



Karolína Kalecká

Když peníze vládly vlnám

Rakousko-uherské
válečné loďstvo
jako odraz představ,
plánů a reality
(1897–1914)

Když peníze vládly vlnám

Rakousko-uherské válečné loďstvo jako odraz představ, plánů a reality
(1897-1914)

Karolína Kalecká

Recenzovali:

prof. PhDr. Jan Županič, Ph.D.

PhDr. Ivo Pejčoch, Ph.D.

Vydala Univerzita Karlova

Nakladatelství Karolinum

Praha 2025

Redakce Václav Hozman

Grafická úprava Jan Šerých

Sazba DTP Nakladatelství Karolinum

Vydání první

Na obálce: August svobodný pán Ramberg, obrázek z pohlednice
Schütze treu des Kriegers Kraft (vydal Österreichischer Flottenverein
mezi lety 1912 a 1918)

© Univerzita Karlova, 2025

© Karolína Kalecká, 2025

ISBN 978-80-246-4547-6

ISBN 978-80-246-4580-3 (pdf)



Univerzita Karlova
Nakladatelství Karolinum

www.karolinum.cz
ebooks@karolinum.cz

„Lidé se ze svých chyb vždy naučí, jak dělat nové.“

A. J. P. Taylor

Obsah

1. Úvod	9
2. Odkaz admirála Sternecka (1883–1897)	19
2.1 Éra klounu a torpéda	22
2.2 Sterneckův poslední rok	50
3. Nový velitel, staré problémy (1898–1904)	59
3.1 Moderní loďstvo, nové loďstvo	60
3.1.1 Moderní loďstvo, drahé loďstvo	60
3.1.2 Úskalí dualistického systému	74
3.1.3 O efektivní reprezentaci	79
3.1.4 Zvolna vpřed	90
3.2 Středomořské záležitosti	110
3.3 Závazek zvaný kvóta	118
3.3.1 Opony v domácím průmyslu	118
3.3.2 Cesta k prvním Ujednáním	128
4. Čas změn (1904–1907)	140
4.1 Na dluh	140
4.1.1 Ambice, spolupráce, rezignace	142
4.1.2 První kroky nového velitele	159
4.1.3 Hospodářská stránka věci	174
4.2 Itálie – spojenec, soupeř, nepřítel	187
4.2.1 Ponuré vyhlídky Ministerstva války	187
4.2.2 Buď spojenci, nebo nepřátelé	194
4.2.3 Regia Marina	203
4.3 Ve znamení pokroku – ponorky, <i>Cušima</i> , <i>Invincible</i>	222
4.3.1 Podněty z Francie	223
4.3.2 Zprostředkovaná zkušenost	228
4.3.3 Fisher a jeho děti	234
4.3.4 Poučení...?	242

5. Posedlost jménem Dreadnought (1907–1911)	257
5.1 Předkolo	258
5.1.1 Tah Rakouska-Uherska	258
5.1.2 Na tahu je Itálie	276
5.2 (Ne)objednané lodě	286
5.2.1 Plánování	287
5.2.2 Mimořádné poměry, mimořádná opatření	298
5.2.3 Legalizovat, schválit, vysvětlit	323
5.2.4 Soukromý průmysl a platební morálka	354
6. Neuskutečněné úmysly (1911–1914)	381
6.1 Systémové řešení?	381
6.2 Čtvrté společné ministerstvo?	398
6.3 Počítání děl	411
6.3.1 Rovnováha na Jadranu	413
6.3.2 Rovnováha ve Středomoří	427
6.3.3 Trojspolek ve Středomoří	433
6.4 Ersatz Monarch	452
6.4.1 Rok provizoria	453
6.4.2 Montecuccoli a první superdreadnought	458
6.4.3 Haus a první superdreadnought	476
6.4.4 Zakázky pro zahraničí	494
6.4.5 Poslední předválečný program	500
6.5 Nejvhodnější pojetí, ideální loďstvo	520
7. Závěr	551
8. Seznam grafů, tabulek a zkratek	556
8.1 Tabulky	556
8.2 Grafy	556
8.3 Zkratky	557
9. Bibliografie	558
9.1 Archivní fondy	558
9.2 Vydané prameny	559
9.3 Paměti	559
9.4 Dobový tisk	560
9.5 Literatura	560
10. Přílohy	566
10.1 Příloha 1: Dohoda mezi vládami a Ministerstvem války z 6. ledna 1911	566
10.2 Příloha 2: Zákony o flotě	569
10.2.1 Německý zákon o flotě z roku 1900	569
10.2.2 Návrh rakouského zákona o flotě z roku 1911	572
10.3 Příloha 3: Ujednání z roku 1906 – uherská verze	573

1. Úvod

Válečné námořnictvo,¹ jímž Rakousko-Uhersko v 19. století či v předvečer první světové války disponovalo, sice nepatřilo mezi ta nejmocnější, ovšem rozhodně je nelze zařadit mezi ta nezajímavá, může-li o takové škatulce být vůbec řeč. Naopak, zdá se tím zajímavější, že habsburská monarchie se musela v první – a i ve druhé – řadě starat o dění na souši, na evropské pevnině, nikoliv na moři či v zámoří. Přesto loďstvo potřebovala a byla ochotná do něj investovat nemalé peníze.

K tomu, že úkolem válečného loďstva, ať už patří komukoliv, je držet nepřítele v uctivé vzdálenosti od všech břehů, které si jeho vlast nárokuje, chránit námořní komunikace nebo na ně naopak útočit a odpovídajícím způsobem reprezentovat vlajku, pod níž pluje, je třeba dodat snad jen to, že výčet by mohl pokračovat. Byl to ale jen a pouze seznam úkolů, co dalo rakousko-uherské flotě podobu, v níž ji zastihla první světová válka? Stěží. Ostatně stačí prolistovat několik málo knih, aby si čtenář udělal obrázek o tom, že svou roli mohlo sehrát dění jak na mezinárodní, tak na vnitropolitické scéně, vlivné průmyslové kruhy i prostá skutečnost, že nic není zdarma.

Za základní publikace k historii rakousko-uherského válečného námořnictva v posledních jednom dvou desetiletích před velkou válkou stále platí knihy Lawrence Sondhause, *The Naval Policy of Austria-Hungary, 1867–1918*, a Milana N. Vega, *Austro-Hungarian Naval Policy 1904–1914*,² přičemž slabinou první je, že není založena na archivních

-
- 1 Řeč bude skutečně zejména o lodích, které pluly po moři. Dunajská flotila byla součástí jiné strategie a bezmála i jiného živilu – tudíž je kapitolou sama pro sebe.
 - 2 L. Sondhaus: *The Naval Policy*; M. N. Vega: *Austro-Hungarian Naval Policy*.

pramenech, a druhé, že v konfrontaci s archivními materiály, ačkoliv s nimi autor pracoval, neobstojí. Mimoto nejedné záležitosti bylo dopřáno méně pozornosti, než by si zasloužila. Na jejich dlouhém seznamu patří významné místo událostem roku 1904, který byl pro vývoj c. a k. válečného námořnictva svým způsobem zlomový – v neposlední řadě se často zdají být špatně chápány, čehož jsou obě zmíněné publikace příkladem.³ Mnoho co říci je i o poněkud opomíjené éře admirála Spau- na, která právě rokem 1904 končí, a odbýt jednou dvěma větami dohody o rozdělování zakázek zadávaných námořnictvem mezi Předlitavsko a Zalitavsko by byla chyba.

Vše zatím nebylo řečeno ani o stavbě bitevních lodí třídy Tegetthoff „na vlastní riziko“ zúčastněných firem, známé epizodě, jež přímo musí mít své místo v každém textu cíleném na rakousko-uherské válečné loďstvo v předválečných letech a která se sama o sobě stala námětem pro knihu Christoha Ramosera.⁴ Bohužel se jedná o velmi úzce zaměřenou studii, v níž není ani problematika rozdělování zakázek, ani třeba pozadí schválení stavby lodí rozebráno v celé své šíři. I k tomuto tématu tedy ještě je co dodat, a především je třeba se na ně podívat v souvislosti s plánováním stavby následující třídy bitevních lodí, zvané Ersatz Monarch, které zatím nejzdařileji zpracoval Paul G. Halpern ve své *The Mediterranean Naval Situation 1908–1914*.⁵ Vzhledem k tomu, že se jedná o publikaci s tematickým rozpětím širokým přesně tak, jak napovídá její název, nelze ani v tomto případě hovořit o vyčerpávajícím výkladu.

Konečně by bylo vhodné zamyslet se nad tím, s jakou vizí velitelé rakousko-uherského válečného námořnictva své loďstvo budovali, a přitom se neomezit na konstatování, že za nejpravděpodobnějšího nepřítele zpravidla považovali Itálii. Ne že by pohled přes Jadran k západu – at už v jakémkoliv smyslu a jakkoliv daleko – nehrál při budování loďstva habsburské monarchie roli, ovšem právě proto je škoda jej transformovat do suchých čísel představujících bojovou hodnotu jednotlivých lodí,⁶ a naopak by bylo záhodno podívat se na Itálii z větší blízkosti.

3 K tomu viz podkapitulu 4.1.1.

4 C. Ramoser: *K. u. k. Schlachtschiffe in der Adria*. Nebyl první, zrodem rakousko-uherských dreadnoughtů se zabýval např. již E. Sieche: *Die Entwicklungsgeschichte der Tegetthoff-Klasse*, s. 109–152, stručný nástin tehdejších událostí podal též L. A. Gebhard: *Austria-Hungary's Dreadnought Squadron*

5 P. G. Halpern: *The Mediterranean Naval Situation*, s. 166–179. Halpernův výklad prolínající se jeho biografií Antona Hause není zdaleka tak povedený.

6 Tendenci k tomu má např. J. K. Hendrickson: *Crisis in the Mediterranean*. Tato publikace svým způsobem doplňuje výše citovanou Halpernovu práci, trpí ale jistou povrchností.

Předkládaná studie představuje pokus jak o zaplnění bílých míst, tak o zodpovězení otázky, co mělo na vývoj rakousko-uherského válečného loďstva rozhodující vliv a jak se tento vliv na jeho podobě podepsal. Vychází z předpokladu, že základní surovinou pro budování námořní moci jsou peníze, v rakousko-uherském případě nejen čerpané z takzvaných společných příjmů, ale především poskytované dvěma státními útvary, Předlitavskem a Zalitavskem, Rakouskem a Uhrami. Tím se vnitropolitická situace na tom i onom břehu Litavy stává pro rozvoj válečného námořnictva poměrně zásadní. Jednání delegací, která nejsou opomíjena v žádné z obou výše zmíněných základních publikací, něco z ní sice mohla zrcadlit, ale skutečně se jednalo jen o odrazy. Na otázku, proč peníze na to a to nebyly schváleny tehdy a tehdy, ovšem nelze odpovědět vágním odkazem na pád vlády či vnitropolitickou krizi, protože tím o potížích toho kterého státu není řečeno téměř nic. Vnitropolitické problémy měly všechny velmoci, a mají-li být vyzdviženy skutečnosti, jež dělaly vrásky na čele lidem zodpovědným za rakousko-uherské námořnictvo, je třeba být konkrétnější a neomezit se pouze na některé, zpravidla ty všeobecně známější, krize. S tím úzce souvisí skutečnost, že Rakousko-Uhersko nebylo právě typickou státoprávní konstrukcí, a tudíž je nutné se zamyslet i nad tím, zda a jak ovlivňoval rozvoj námořnictva dualismus jako takový. Že důležitým faktorem byly finanční možnosti, popřípadě hospodářská situace obou částí monarchie, je možné pokládat za fakt, otázkou zůstává, jak dalece se do podoby námořnictva otiskl. Časový rámeček této práce, volně vymezený roky 1897 a 1914, byl zvolen proto, že na sklonku roku 1897 byl do čela rakousko-uherského válečného námořnictva jmenován viceadmirál Hermann Svobodný pán Spaun, pod jehož rukama se začalo rýsovat právě to loďstvo, které bojovalo v první světové válce – a ta jeho mírový rozvoj rázně ukončila.

Vzhledem k výše uvedenému jsou jednou z hlavních linií této studie jednání o tom, kolik peněz bude mít c. a k. válečné námořnictvo ten který rok k dispozici. Cílem není hodnotit, zda mohli ministři financí spravovat státní finance lépe či co mohli učinit, aby byli schopni vyhovět válečnému námořnictvu ve všech ohledech, na debaty o rozpočtu námořnictva je naopak pohlíženo s předpokladem, že pokud ministři financí určili nějakou hranici, měli racionální důvody. Jedním z nejpádňějších mohla být hospodářská slabost, ovšem rakouský státní rozpočet byl od roku 1889 často přebytkový⁷, což může znamenat, že alespoň Předlitav-

7 Příslušná čísla uvádí J. Wysocki: *Die Österreichische Finanzpolitik*, s. 93, 100, nezadají se ale zcela přesně – ta udává *Oesterreichische Statistik*.

sko si investice do námořnictva v jisté míře mohlo dovolit. Stavba lodí ale jistě mohla mít na ekonomický rozvoj států i pozitivní vliv, byla-li k dispozici průmyslová základna, které by ji bylo možné svěřit. Z deprese způsobené krachem na vídeňské burze roku 1873 se v 80. letech začala rakouská ekonomika rychleji zotavovat, byla rozšiřována železniční síť, rostl bankovní kapitál a v 90. letech se finanční sféra začala pevněji propojovat s průmyslovou. Banky se stávaly ochotnějšími sponzorovat převod soukromých společností na akciové a jejich spojování do koncernů, a také kolem sebe začaly vytvářet kartely. Síť velkých bank, které mohly držet i většinu bankovního i akciového kapitálu, existovala jak v Uhrách, tak v Rakousku. Nepřehlédnutelná byla i koncentrace v některých oborech výroby – zárným příkladem bylo rakouské železářství (roku 1911 produkovaly 92 % surového železa jen tři firmy) a trend zasáhl i další, ačkoliv ne zdaleka všechna, průmyslová odvětví. Například počet společností těžících uhlí klesl během čtyř desetiletí po krachu o 58 % a roku 1913 připadalo na osm ze 186 cukrovarnických firem 35 % celkové produkce. Roku 1910 bylo 26 % rakouských a 18 % uherských pracujících zaměstnáno v průmyslu a hornictví, přičemž na rakouské straně jen mezi lety 1904 a 1907 vzrostla zaměstnanost v železářském a ocelářském průmyslu o třetinu. Naopak zaměstnanost v zemědělství za předchozích dvacet let klesla, a to ze 62 %, respektive 67 % na 53 % a 60 %. Uhry ale kromě vyspělého mlynářského, hutnického a metalurgického průmyslu neměly mnoho co nabídnout a jejich cukrovarnický a textilní průmysl za rakouským notně zaostával.⁸ V Předlitavsku patřil k nejrychleji rostoucím odvětvím železářský průmysl⁹ a lze předpokládat, že právě on mohl mít na stavbě lodí, a tím i na budování loďstva, zájem.

Největším námořním obchodním přístavem habsburského soustátí byl na předlitavské půdě ležící Terst, který byl zároveň domovem jeho dvou největších rejdářských společností, roku 1833 založeného Rakouského Lloyd (oddělení pro vlastní plavbu, Dampfschiffahrt-Gesellschaft des Österreichischen Lloyd, vzniklo až roku 1836) a o sedmdesát let mladší Austro-Americany. V neposlední řadě díky nim mělo rakouské obchodní loďstvo v březnu 1914 oceánské lodě o celkem 713 550 BRT, zatímco všechny uherské obchodní lodě dohromady měly jen 231 653 BRT.¹⁰

⁸ R. Okey: *The Habsburg Monarchy*, s. 228–235, 239.

⁹ H. Matis – K. Bachinger: *Österreichs industrielle Entwicklung*, s. 164.

¹⁰ M. N. Vego: *Austro-Hungarian Naval Policy*, příloha 9 a 10, s. 200; H. F. Mayer – D. Winkler: *In allen Häfen war Österreich*, s. 33, 52, 65. Moderní Austro-Americana vznikla roku 1903 fúzí společnosti Società di Navigazione Austro-Americana a rejdářství bratrů Cosulichových.

Druhý nejvýznamnější obchodní přístav habsburské monarchie, Rijeka (Fiume), ležel na zalitavské půdě, jeho rozvoj podporovala uherská vláda a Maďaři snili o tom, že právě on jednou předčí Terst.¹¹ Nezdá se ale, že sen by se jim plnil – roku 1913 se v Rijece otočilo zboží za více jak 333,3 milionů korun, což oproti roku 1899 představovalo nárůst o více jak 46,6 %, jenomže odpovídající čísla pro Terst byla 911 milionů a 52,7 %.¹² Mimoto Rakousko-Uhersko sice mělo 2113 kilometrů pevninského pobřeží a k tomu 4023 km pobřeží ostrovů,¹³ ale Dalmácie byla součástí Předlitavska, a z přibližně 190 kilometrů pobřeží zalitavské pevniny (od Rijeky po Lisaricu–Tribanj) byly pod přímou správou Budapešti pouze město, přístav a okres Rijeka, tedy necelých 20 km² zvaných Uherské Přímoří.¹⁴ Pokud tedy měla být argumentem pro rozvoj válečného námořnictva ochrana námořního obchodu či obrana pobřeží, lze si snadno představit, že Rakušané na ni mohli slyšet spíše než obyvatelé Uher.

Kdyby uherské vlády skutečně měly na rozvoji válečného námořnictva menší zájem než jejich rakouské protějšky, zřejmě by se to odrazilo na jejich ochotě do válečného loďstva investovat. Tehdy navíc sotvakdo pochyboval, že o osudu habsburské monarchie by v případě války rozhodly boje na souši, a tak je na místě otázka, nakolik se vedení námořnictva dařilo hájit své místo na slunci a zda si dobrou vůli a podporu vlád mohlo kupovat tím, že bude objednávat především od domácích výrobců, popřípadě nakolik to vůbec bylo možné. Jedná se o další ze sledovaných linií.

Vstřícnost vlád by se v tom nejlepším případě pozitivně odrazila v rozpočtu námořnictva. Za peníze ovšem lze pořídit ledacos, a tedy se nelze nezeptat, proč byly využity tak, jak byly. Stála za podobou rakousko-uherského válečného loďstva myšlenka na konkrétní válečný konflikt – v úvahu připadá jak střet s Itálií, tak trojspolková varianta s Italy po boku –, nebo se mělo jednat o flotu připravenou na cokoliv, před co by ji osud postavil?

Oficiální název byl kostrbatý, označení *Unione Austriaca* se neujalo, a tak byla známa pod zavedeným jménem. G. Gatscher-Riedl: *Austro-Americana*, s. 41–42.

- 11 A. J. May: *The Hapsburg Monarchy*, s. 87; H. F. Mayer – D. Winkler: *In allen Häfen war Österreich*, s. 134.
- 12 *Statistik des auswärtigen Handels 1903* I, s. 456–457; *ibid.*, 1913 IV, s. 550–551 (čísla zahrnují zušlechťovací styk, nikoliv ale mince, drahé kovy a tranzitní dopravu).
- 13 H. H. Sokol: *Des Kaisers Seemacht*, s. 243. Běžně se ale operovalo s vzdušnou čarou měřenými 650 kilometry.
- 14 Dle § 66 uhersko-chorvatského vyrovnání. K Rijece a pobřeží tehdejšího Chorvatska-Slavonie viz např. *Ottův slovník naučný* XII a XXI.

Hledat odpověď znamená věnovat pozornost nejen dobové taktice a strategii, nýbrž v neposlední řadě také právě Itálii. „Když jsem před téměř čtyřmi lety převzal zdejší zodpovědný úřad,“ vzpomínal v březnu 1908 rakousko-uherský velvyslanec v Římě Heinrich hrabě Lützow zu Drey-Lützow und Seedorf, „bylo u nás široce rozšířeno přesvědčení, že Itálie jen číhá na záminku, aby přešla od skrytého k otevřenému útoku... Ještě pln těchto dojmů z vlasti jsem zde ke svému překvapení nalezl sotva menší obavy z našich válečných úmyslů.“¹⁵ Není proč nepředpokládat, že úvahy o tom, kdo je či bude nepřítelem v příští válce, měly na podobu loďstva významný vliv, a tak byl velký prostor vyhrazen právě italsko-rakouským vztahům i samotnému italskému válečnému námořnictvu. Konečně podobou loďstva může být míněn i jeho fyzický vzhled, respektive vzhled a vlastnosti jednotlivých plavidel, jejich základní technické údaje jsou ale snadno k dohledání, ať už v klasických příručkách jako Conway's či Jane's,¹⁶ nebo na internetu, a mnoho z nich již bylo popsáno bezmála do posledního šroubku,¹⁷ proto jsou v tomto textu zmiňovány jen jejich nejzákladnější, popřípadě v dané souvislosti nejdůležitější charakteristiky.¹⁸ Naopak světové trendy ve stavbě válečných lodí a vliv, který na budování rakousko-uherské válečné floty měly či neměly, si v této studii našly významné místo.

K technické stránce věci¹⁹ je nicméně třeba dodat jednu podstatnou skutečnost, totiž že jen tak říci, která loď je lepší a která horší, není v lidských silách, podobně jako je sotva možné vymyslet vzorec pro spolehlivý výpočet síly toho kterého loďstva, a to ani kdyby neplulo po moři, nýbrž ve vzduchoprázdnu. Přesto lze narazit na nejrůznější formule – například že „1000 t pancéřované lodi tak jako 1000 t torpédových člunů a torpédoborců... představuje jednu bojovou jednotku, 1000 t pancéřovaného křižníku... 0,7, 1000 t ostatních křižníků 0,5.“ Řeč v tomto případě byla o tunách výtlačku,²⁰ a takový výpočet zhruba, ale jen zhruba

15 Österreichisches Staatsarchiv, Haus-, Hof- und Staatsarchiv [OeStA/HHStA]: Ministerium des Äußern, Politisches Archiv [PA] XI, Königreich Italien, Berichte 1908, Lützow Aehrentholvi, 17. 3. 1908 (13 A–L).

16 Měl-li by být vyzdvižen jeden rozdíl, pak ten, že Jane's je dobová.

17 Viz např. F. F. Bilzer: *Die Torpedoschiffe*; F. F. Bilzer., *Die Torpedoboote*; E. Sicche: *Kreuzer und Kreuzerprojekte*; M. Krámlí: *Austro-Hungarian Battleships*.

18 Mezi ty nezmiňované tak patří mj. počet torpédometů nebo kulometů či výkon strojů.

19 Za autoritu v tomto oboru je, přinejmenším pro účely této studie, považován David K. Brown, někdejší konstruktér Royal Navy.

20 Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv [OeStA/KA]: Militärkanzlei Seiner Majestät [MKSM] 1898, 51–2/2, *Exposé betreffend die Nothwendigkeit der Stärkung der k. u. k. Flotte*, březen 1898.

odpovídá tomu, že „jednoduché porovnání výtlaku neposkytuje žádný prostředek pro vzájemné porovnání síly dvou válečných lodí. Daný výtlak může být na rozdílných lodích velmi odlišně rozložen... Proto, pokud je tonáž výtlaku používána jako prostředek pro porovnání..., je žádoucí omezit srovnání na loď podobného typu, stavěné pro podobné úkoly.“²¹ Do škatulky „pancéřovaná loď“, tak jako do kterékoliv jiné, lze totiž ukrýt ledacos. Vypočíst hodnotu nejrůznějších kombinací rychlosti, akčního rádiu, děl té a oné ráže, torpédové výzbroje, pancíře o té a té síle, stability a vodotěsných přepážek, kvality munice, systémů řízení palby, manévrovatelnosti a schopnosti plout na otevřeném moři při špatném počasí (a tak dále) jistě lze mnoha způsoby, ale sotva je možné ukázat na jeden správný, zvláště když se hodnota jednotlivých vlastností jedné a téže lodi může měnit spolu s válečnou situací.

Se srovnáváním se pojí ještě přinejmenším jedna nemilá záležitost – převody a zaokrouhlování. Zatímco britská²² loď byla vyzbrojena dělem ráže 12 ", rakousko-uherská ráže 30,5 cm, což tehdy bylo považováno za totéž a pro potřeby této studie není proč pohlížet na věc jinak. U přinejmenším dvou vlastností válečných lodí ale je v tomto směru na místě opatrnost – jsou to výtlak a rychlost. Co se týče první z nich, je třeba mít na paměti, že anglicko-žazyčné zdroje ji zpravidla udávaly a udávají v imperiálních tunách,²³ zatímco jinde jsou používány tuny metrické (v tomto textu jsou používány výhradně).²⁴ Ne že by si z toho před první světovou válkou někdo dělal těžkou hlavu, naopak, výtlak lodí byl často udáván v kulatých, jednou či více nulami zakončených číslech, tuna sem, tuna tam – pokud byla třeba v delegacích řeč o té či oné lodi, sotva bylo proč citovat její výtlak na kilogram přesně. Jako podklad v těchto případech sloužila na odhadech založená čísla používaná v oficiálních dokumentech, která s lodí mohla zůstat od prvních návrhů až po její vyřazení.²⁵

Potíž tkví v tom, že není výtlak jako výtlak. Pravděpodobně nejdůležitější je takzvaný normální, popřípadě „load“ či „normal load“, kdy je loď plně vyzbrojená, ale spotřební zásoby jsou ve stavu v Británii zvaném

21 W. H. White: *A Manual of Naval Architecture*, s. 73–74.

22 Dobově zpravidla nikoliv „großbritannisch“, nýbrž „englisch“.

23 Aneb 35 krychlových stop slané vody o hustotě 64 liber na krychlovou stopu, tedy 1016,047 kg.

24 Počítal-li se výtlak jako objem vytlačené vody, kalkulovalo se s hustotou mořské vody, zpravidla 1026 kg/m³. Kolik loď skutečně váží, bylo těžké určit, nejistých mohlo být i sto dvě stě tun.

25 Pro Royal Navy „Navy List Displacement“; v Rakousku-Uhersku se jednalo o číslo typicky používané například v návrzích rozpočtů nebo v *Jahresbericht*.

„legend“,²⁶ je jich tedy polovina až dvě třetiny – podobnou zátěž by loď mohla nést v akci. Právě s tímto výtlakem, respektive jemu odpovídajícím ponorem, se kalkulovalo při projektování lodi, tj. „design draught“ byl vypočítáván pro „load draught“. Pro německy mluvící země lze ve stejném smyslu jako „design draught“ použít slovo „Konstruktionswasserlinie“. Zátěž lodi si každé námořnictvo stanovovalo samo – pro to rakousko-uherské znamenalo zatížení na „legend“ plnou výstroj s polovinou spotřebních zásob.²⁷ Normální výtlak a normální výtlak tedy nemusí být totéž a stěží jej lze považovat za zcela objektivní měřítko. Zdá se tedy lepší porovnávat „deep load draught“ či „geladenes Deplacement“, který znamená plně vystrojenou loď se všemi skladovacími prostory zaplněnými. Bohužel pro všechna srovnání lze k jednomu a témuž pravidlu často dohledat různé údaje a někdy je takřka nemožné nalézt dvě čísla, která by se shodovala.²⁸

Pak je tu rychlost. Zkušební plavby byly prováděny s loděmi zatíženými způsobem odpovídajícím normálnímu výtlaku (design displacement – design speed) a výsledkem byla nejvyšší střední rychlost. Měření mohla být na jedné míli nebo třeba při několikahodinové plavbě, přičemž podmínky stanovoval zadavatel, za nedosažení té uvedené ve smlouvě či v projektu hrozilo zhotoviteli penále, za vyšší mohl získat prémii,²⁹ a na získanou hodnotu je třeba pohlížet v jejím specifickém kon-

26 „The ship being fully equipped, with reserve feed-tanks empty, and with the legend weights of coal, etc., on board.“ E. L. Attwood: *War-Ships*, s. 167. Označení „legend“ má původ v popisu příloženému k nákrese či projektu.

27 Zaokrouhleno je v tomto textu mnoho čísel (slovy D. K. Browna „I see no point in writing ‘about’ each time unless there is some special point of importance,“ *The Grand Fleet*, s. 167, pozn. 34), včetně tohoto – u třídy Tegetthoff se jednalo o zátěž jen s cca 44 % paliva, viz *Schlussbrief* na stavbu prvních dreadnoughtů, MS/PK 1909, I–4/9 Nr. 4550. Mimoto se sluší poznamenat, že lodě této třídy stavěné různými loděnicemi mohly mít znatelně odlišný výtlak a ponor.

28 Údaj, zda se jedná o „load“ nebo „deep“, je v literatuře nezřídka opomíjen, mimoto i v jedné a téže publikaci mohou být pro lodě některých států použity imperiální, pro jiné metrické tuny. V této studii je používán převážně „deep“ překládaný jako „plně vystrojená“. Není-li výtlak specifikován, jde (patrně) o „navy list“ či jeho variantu. „Standard displacement“ se prvně objevil až na washingtonské konferenci konané v letech 1921–1922. Co se občas používá slovního spojení „maximální výtlak“ týče, stačí poznamenat, že loď lze nakládat až na mez pevnosti jejího trupu, popřípadě dokud se nepotopí.

29 U lodí, které ještě nebyly postaveny, je vždy uváděna rychlost, již měly při zkušební plavbě dosáhnout. Rychlost naměřená na jedné míli při plném výkonu strojů a se zapnutými ventilátory ženoucími vzduch ke kotlům byla vyšší než ta naměřená při osmi či šestihodinové plavbě, při níž loď plula s menším výkonem, každé námořnictvo si ale zkoušky organizovalo po svém a srovnání rychlostí tedy může být zavádějící. Mimo rychlost se měřil i výkon strojů; byl-li odpovídající a loď, přestože stavěná přesně podle plánů, požadovanou rychlost nedokázala vyvinout, jednalo se chybu konstruktéra, nikoliv zhotovitele.

textu. Zkušební plavby se často prováděly za ideálních podmínek (aby z nich bylo možné vyvozovat vědecké závěry, bylo třeba vědět, co všechno má na pohyb lodi v danou chvíli vliv), vyloučeny nebyly ani podvody, a konečně lodní stroje nebyly konstruovány, aby šlapaly na plný výkon, dokud nedojde palivo.³⁰

Výzkum, na němž je tato studie postavena, se zakládá na studiu archivních pramenů, a to zejména z fondů rakouského Kriegsarchivu. Jedná se především o materiály Námořní sekce týkající se převážně rozpočtu námořnictva, stavby lodí v mnoha smyslech toho slovního spojení a dění v zahraničí. Co se posledního týče, jedná se zejména o hlášení námořních atašé, a právě hlášení z Říma tvoří základ výkladu o italském válečném námořnictvu. Přestože mohli mít i jiné zdroje, získávali atašé většinu informací z tisku, rozhovorů s důstojníky či politiky a na návštěvách lodí, přístavů a průmyslových závodů, k nimž bylo potřeba zvláštní povolení.³¹ Na jejich základě sice nelze odhalit záměry italských admirálů či politiků, lze ale říci, co konkrétně o dění v italském námořnictvu vědělo vedení námořnictva rakousko-uherského.³² Akta Námořní sekce obecně pak lze považovat za velmi solidní základ výzkumu, neboť jsou dochována téměř v úplnosti. Mezi materiály vojenské kanceláře Františka Ferdinanda d'Este, jichž bylo také mnoho využito, se nachází množství dokumentů vypovídajících spíše o představách arcivévody a jeho spolupracovníků než o faktickém stavu věcí, což je ovšem čini o to zajímavějšími. Akta z fondu vojenské kanceláře Jeho Veličenstva, Ministerstva války či generálního štábu hrají spíše, ale nikoliv výlučně, doplňující roli, podobně jako materiály z dalších oddělení Rakouského státního archivu.

Mezi vydanými prameny, jež byly využity, jsou na prvním místě zápisy ze zasedání ministerské rady pro společné záležitosti, bez nichž by tento text vznikl velmi těžko a jejichž podstatnou nevýhodu je, že

30 Celá pasáž je založena na O. Kluger: *Elemente der Schiffbaukunde*, s. 166–167, 234; C. Dick – O. Kretschmer: *Handbuch der Seemannschaft* I, s. 44–45; A. Hüllen: *Leitfaden für den Unterricht*, s. 293; E. L. Attwood: *War-Ships*, s. 166–168, 256–260; D. K. Brown: *Warrior to Dreadnought*, s. 113, pozn. 32, 140–141, 195; D. K. Brown: *The Grand Fleet*, s. 51–53.

31 Vojenští atašé měli zakázáno zaplést se do špionáže a není důvod nepředpokládat, že pro námořní platilo totéž – přestože neoficiální zdroje samozřejmě využívali. Fm. Conrad: *Aus meiner Dienstzeit 1906–1918* I, s. 449–450. Zpravodajská činnost vojska neměla zavdávat podnět k potížím na zahraničněpolitickém poli a František Josef I. si nepřál, aby státní zaměstnanci mohli být ze špionáže obviněni, přesto se do ní vojenští atašé, zejména na Balkáně a v Rusku, zapojovali. G. Kronenbitter: *Krieg im Frieden*, s. 245, 264–265.

32 Lze též říci, že atašé věděli všechno to, co chybí v M. Gabriele – G. Friz: *La politica navale italiana*, která je, co se budování italského loďstva týče, velmi stručná.

jednání nebyla zaznamenávána doslovně. Druhé místo patří stenografickým zápisům ze zasedání delegace Říšské rady. Ty ale, bohužel, zachycují pouze plenární zasedání, a tak se stal nepostradatelným i dobový tisk, neboť zprávy z jednání výborů byly – v bezmála totožné formě – otiskovány napříč všemi významnými deníky, které zpravidla přinášely i zprávy o jednání delegace Říšského sněmu. Zajímavý pohled zevnitř námořnictva zprostředkovávají paměti viceadmirála Alfreda svobodného pána Koudelky,³³ který několik let pracoval v presidiální kanceláři Námořní sekce³⁴ a byl v kontaktu jak s velitelem námořnictva, tak s následníkem trůnu. Konfrontovány s prameny úřední povahy se ovšem nezdají být zcela spolehlivým zdrojem. Naprosto jedinečné v tomto ohledu zůstávají deníky Antona Hause, jenž velmi svérázně zachytil jak roky, kdy sloužil na té či oné lodi, tak léta, kdy byl vlajkovým důstojníkem, a konečně ta, kdy stál v čele válečného námořnictva.

Na závěr několik jazykových poznámek. Účelem této studie nebylo vymýšlet české novotvary cizích slov a směrodatným vždy zůstává původní výraz uvedený v závorce. Některé, ať už anglické, nebo německé, jsou jedním dvěma slovy nepřeložitelné³⁵ – i z toho důvodu zůstala napříč textem zachována některá původní označení. Všechna samostatně stojící jména lodí byla, po dlouhém přemítání, ponechána v ženském rodě a v nesklonné formě, neboť se jedná o snadno univerzálně použitelný způsob – lodě jsou ostatně ženského rodu bez ohledu na jméno více či méně často jak v angličtině, tak i v (nejen) tehdejší italštině a němčině.³⁶ Osobní jména, hodnosti a tituly jsou uváděny ve formě aktuální k danému datu ve znění podle dobových oficiálních přehledů (Hof- und Staats-Handbuch, Rangliste). Křestní jména v úředních materiálech tehdy ale zpravidla byla překládána do němčiny – někdy je obtížné se dopátrat jejich správné varianty a omlouvám se všem, u nichž se mi to nepodařilo.³⁷

33 L. Baumgartner (ed.): *Denn Österreich lag einst am Meer*.

34 Od března 1911 do května 1912 dokonce jako její vedoucí.

35 Mé oblíbené jsou „superfiring turret“, „flotilla leader“, „Torpedodepotschiff“ a „Kriegsverwaltung“.

36 Viz např. F. Wallisch: *Die Flagge Rot-Weiß-Rot*, s. 157. I pro samotného Sternecka či Tegetthoffa tedy bylo přirozené napsat nejen „die *Lissa*“, ale i „die *Schwarzenberg*“, viz L. Sterneck – J. Benko (ed.): *Erinnerungen*, s. 141, 162. V italštině se nicméně lze setkat i s variantou, kdy jsou všechna samostatně stojící jména lodí naopak rodu mužského.

37 Jména tedy mohou být uváděna v odlišné podobě, než která je k nalezení v *Österreichisches Biographisches Lexikon* (použita byla on-line verze). Panovnická jména byla tradičně použita ve své české formě – jediným, u nějž jsem z, řekněme, estetických důvodů nedokázala použít český překlad, je Umberto.

2. Odkaz admirála Sternecka (1883–1897)

Maximilian svobodný pán Daublebsky von Sterneck, narozen 14. února 1829, byl nejdéle sloužícím šéfem Námořní sekce Ministerstva války³⁸ v historii této instituce, jedné z těch společných celému Rakousku-Uhersku. Do funkce byl Františkem Josefem I. jmenován 17. listopadu 1883, a zároveň byl povýšen na viceadmirála;³⁹ jeho předchůdcem v úřadě byl Friedrich svobodný pán Pöck.⁴⁰

Námořní sekce, na jaře roku 1868 reorganizovaná podle návrhu viceadmirála Wilhelmema von Tegetthoff, byla „centrálním úřadem k nejvyššímu řízení všech záležitostí týkajících se námořní branné mocí říše. Zřizuje, udržuje a využívá loďstvo. Šéf námořní sekce [Chef der Marine-sektion] je zástupcem říšského ministra války v námořních záležitostech a současně velitel námořnictva [Marinekommandant], tedy ‚militärischer Chef‘ všech námořních jednotek, sborů a odvětví, tak jako velitel celého loďstva. Jako zástupce ministra ve svém okruhu působnosti samostatně

38 Do 27. září 1911 bylo používáno označení „Říšské ministerstvo války“, souběžně s ním se používalo i „Společné ministerstvo války“; při příležitosti jednání o novém branném zákoně bylo dohodnuto titulaturu sjednotit a používat výhradně označení k. u. k. Kriegsministerium. OeStA/HHStA: PA I, Cabinet des Ministers [CDM], Militaria, XI/46, Stürgkh Berchtoldovi, 25. 6. 1913.

39 Predikát „Sterneck“ používala rodina již od roku 1713 jako příjmení. L. Sterneck – J. Benko (ed.): *Erinnerungen*, s. 3, 25. Sterneckova éra by si zasloužila mnohem více prostoru, než je jí zde možné dát, a tento výklad nelze považovat za vyčerpávající. Věnuje se jí též L. Höbelt: *Die Marine*, s. 705–711, či L. Sondhaus: *The Naval Policy*, s. 77–142. Rozdílný výklad, tak jako snad ve všech ostatních případech, odráží jak různé použité prameny (MKSM není jako jediný zdroj spolehlivá), tak jejich interpretaci.

40 Narozen 19. 8. 1825, zemřel 25. 9. 1884. V letech 1857–1859 obeplul svět jako velitel fregaty *Novara*, během války roku 1866 byl přidělen hlavnímu stanu jižní armády, v čele Námořní sekce stál od 31. října 1872. A. Schmidt-Brentano: *Die österreichischen Admirale I*, s. 201–203.

rozhoduje všechny Námořní sekci přidělené záležitosti.⁴¹ Šéf Námořní sekce ovšem nebyl tak nezávislý, jak by se z této formulace mohlo zdát. Především nebyl zodpovědným ministrem nebo sekčním šéfem [Sektionschef] ve funkci zástupce ministra, a proto byl delegacím za úřední jednání Námořní sekce zodpovědný ministr války – jednalo se především o dozor nad rozpočtem, ačkoliv Námořní sekce si jej sestavovala sama a její šéf jej obhajoval jak na zasedáních ministerské rady pro společné záležitosti,⁴² tak zpravidla i v delegacích. Za připravenost loďstva byl šéf Námořní sekce panovníkovi zodpovědný stejnou měrou jako ministr války, s nímž velitel námořnictva musel postupovat ve shodě⁴³ ve všech záležitostech, za něž ministr nesl spoluzodpovědnost. Ministr také musel svým podpisem vyjádřit souhlas se všemi memorandy předkládanými šéfem Námořní sekce Jeho Veličenstvu. Toto zřízení bylo původně myšleno jako provizorium do doby, kdy poměry dovolí vytvořit ministerstvo námořnictva, ale výraznějších změn doznalo až v průběhu první světové války.⁴⁴

Námořní sekce sídlila ve Vídni, v jejímž rámci se několikrát stěhovala, a ani její úřední označení nezůstalo neměnné – v říjnu 1889 byla zkratka k. k. přeměněna na k. u. k., roku 1892 bylo namísto názvu „Marine-Sektion des k. u. k. Reichs-Kriegs-Ministeriums“ zavedeno označení „k. u. k. Reichs-Kriegs-Ministerium (Marinesektion)“, a to roku 1911 změněno na „k. u. k. Kriegsministerium, Marinesektion.“⁴⁵ I struktura Námořní sekce se v průběhu času měnila. Presidiální (do konce roku 1872 centrální) kancelář obstarávala jednání s ministrem války a takové záležitosti, které zasahovaly do okruhu působnosti více specializovaných oddělení nebo naopak nespádaly pod žádné, anebo byly tajné či zvláště důležité. Mimoto pod ni spadala námořní akademie i další vzdělávací instituce, dohlížela na výcvik mužstva i důstojníků, starala se o tisk předpisů a reglementů i o zveřejňování článků v tisku, pracovala s hlášeními o inspekcích, příslušelo jí vydávat nařízení o využití loďstva a operační službě nebo instrukce pro velitele a také vedla evidenci všech válečných

41 W. Wagner: *Die obersten Behörden*, s. 67.

42 Dále často jen „společná ministerská rada“. Šéf Námořní sekce byl na těchto zasedáních v pozici odborníka, který podává vysvětlení k položkám rozpočtu, a protože se v těchto mezích držel (drželi), nikdo mu účast na jednáních neupíral. É. Somogyi: *Der gemeinsame Ministerrat*, s. 142.

43 Ve statutu Námořní sekce stojí „im Einverständnis“.

44 W. Wagner: *Die obersten Behörden*, s. 61–67; OeStA/KA: Militärkanzlei Franz Ferdinand [MKFF] 1912, Mm/67, *Statut für das k. u. k. Reichs-Kriegs-Ministerium, Marine-Section*, ve znění z roku 1900. Formulace statutu se mohou vydání od vydání lišit.

45 W. Wagner: *Die obersten Behörden*, s. 81–82, 86. Posledním sídlem Námořní sekce (od roku 1908) byla Marxergasse 2a, výmluvně zdobená budova je stále k vidění na téže adrese.

lodí a jich se týkajících hlášení. Protože byla přetížena prací a jelikož operační záležitosti začaly vyžadovat vlastní oddělení, bylo v září 1885 rozhodnuto zřídit operační kancelář, na niž přešla část agendy. Měla se zabývat přípravnými pracemi k zajištění mobilizace a bojeschopnosti loďstva i taktikou a mimo jiné jí příslušelo vydávat nařízení o operační službě za války i v míru, disponovala loděmi ve službě a sestavovala instrukce, vypracovávala návrhy úkolů a operací pro jednotlivé válečné scénáře i program cvičení, zajišťovala výzvědnou činnost, sestavovala statistiky a připadlo jí i psaní námořních dějin. Zároveň měla Námořní sekce osm oddělení, z nichž 1.–3. spadalo do skupiny vyřizující personální záležitosti, pod druhou skupinu patřilo 4.–6. oddělení a referáty zabývající se technickými otázkami, samostatně pak stálo sedmé oddělení vyřizující právní záležitosti a osmé, účetní a kontrolní. Deváté oddělení, pro zdravotnictví, bylo zřízeno v červnu 1902.⁴⁶

Lodstvo, které Sterneck převzal po svém předchůdci, bylo obětí svého vlastního úspěchu v bitvě u Visu (Lissa), z nějž pramenilo „nevyslovené přesvědčení, že... dokáže zvítězit i s nedostatečnými prostředky; a proti tomuto odmítavému stanovisku, během let chladnějším a chladnějším, stály skromnější a skromnější požadavky vedení námořnictva“, které od roku 1867 nebyly ani jednou schváleny v plné výši.⁴⁷ Mimoto se někteří stavěli proti investicím do loďstva jistě i pod vlivem dojmu, že vítězství u Visu nemělo na výsledek války roku 1866 příliš velký vliv.⁴⁸ Pöck se dlouho vzpíral osudu a nebyl sám, kdo by habsburské monarchii přál silnější flotu, jenomže sotvakdo mohl popřít, že životní zájmy Rakouska-Uherska hájí v první řadě pozemní vojsko. Jak v červenci roku 1880 upozornil generální inspektor vojska polní maršál arcivévoda Albrecht, vítěz od Custozzy, peníze investované do námořnictva byly vlastně sebrány vojsku, a tak bylo třeba tyto výdaje pečlivě zvažovat. Za přirozený úkol loďstva označil „vést skvělou obrannou válku v malém..., pro nás je jako lehký armádní sbor na moři, od nějž se nežádají žádné velké rozhodující činy“.⁴⁹ Pöckova snaha flotu výrazně posílit mimo jiné zvýšením počtu bitevních lodí z 11 na 16 vzala definitivně za své v srpnu

46 Popsána je struktura z let 1885–1913, starší byla ale podobná. Ibid., s. 68, 72–73, 75–78, příloha II/9 a II/10.

47 OeStA/KA: Neues Marinearchiv, Marinesektion, Präsidialkanzlei [MS/PK] 1880, I–4/5 No. 472, *Referat über die Flottenstands-Angelegenheit*, nedatováno.

48 K tomu viz slova arcivévody Albrechta v MS/PK 1881, I–4/2, *Protokolle der Marine Enquete-Commission 1880*, 11. 8. 1880. Jedná se o čistopis, originály viz MS/PK 1880, I–4/5 Nr. 1386. Arcivévoda Albrecht byl v létě 1870 určen vrchním velitelem armády pro případ války.

49 MS/PK 1881, I–4/2, *Protokolle der Marine Enquete-Commission 1880*, 11. 8. 1880.

1880, kdy František Josef I. rozhodl, že bude jen udržován stávající počet lodí jednotlivých kategorií.⁵⁰ Vedení námořnictva ale nebylo bez bitevních lodí bezradné, mohlo totiž sáhnout po torpédových člunech. „Silná flotila torpédových člunů může být považována za doplňující součást... bitevní floty“ a slabšímu loďstvu mohla pomoci vyrovnat poměr sil,⁵¹ připouštěl Pöck, zároveň ale zdůrazňoval, že rozvoj loďstva se nesmí zastavit na věky.⁵² Ještě mnoho let se ale nemělo blýskat na lepší časy.

Pöck svému nástupci přenechal loďstvo čítající mimo menší a doprovozná plavidla osm kasematových a jednu barbetovou loď, dvě pancéřované a dvě kompozitní fregaty, tři dřevěné a pět kompozitních korvet a čtyři torpédové lodě. Jednalo se o plavidla nejrůznějšího stáří, z nichž některá pamatovala bitvu u Visu a prošla i dvěma přestavbami. Jen rozestavěné *Kronprinz Erzherzog Rudolf*, *Teggethoff*, a právě „přestavovaná“ *Ferdinand Max* se bezmála vyrovnaly bitevním lodím, které byly i v těch nejvýznačnějších loďstvech považovány za moderní. Ostatní rakousko-uherské pancéřované lodě bylo podle stejného měřítka možné zaškatalkovat jen k lodím obrany pobřeží, lodím druhé kategorie či jako „starší materiál“.⁵³ Sterneckovi připadl úkol vypořádat se s touto situací tak, aby se Rakousko-Uhersko stalo v malé válce na Jaderském moři neporazitelným.⁵⁴

2.1 Éra klounu a torpéda

Nový velitel námořnictva měl všechny důvody k opatrnosti a zatím – v září 1884 – nechtěl vlastní program stavby lodí předkládat. Nejenže by to bylo bezmála nesmyslné, když delegace rozhodovaly o rozpočtu na

50 Ibid., František Josef I. Bylandt-Rheidtovi, 24. 8. 1880. Tak jako výše citovaný protokol je bez čísla jednacího, patrně se jedná o podklady k číslu 215.

51 Ibid., No. 788, *Denkschrift über den Ersatz und die Instandhaltung des Flottenmaterials während der Periode 1882–1889*.

52 Ibid., *Vortrag... mit welchem die Ermächtigung erbeten wird*, 28. 2. 1881. Slova jako „Allerunterthänigster [Vortrag]“, „Untertänigste [Meldung]“ apod. jsou z názvů dokumentů u bezmála všech citací vypuštěna.

53 MS/PK 1884, XV–14/1 Nr. 2524, *Vortrag... über den Stand der k. k. Kriegsschiffe*, 8. 9. 1884. Jako kasemata byla na lodi označována „pancéřovaná centrální baterie“ děl. A Koudelka: *Die k. u. k. Kriegsmarine*, s. 487. Pojem „Panzerschiff“ – doslova pancéřová loď – byla míněna loď pancéřovaná či obrněná, obrněnec. Jednalo se o synonymum pro bitevní loď, „Panzerkreuzer“ (ve Sterneckově době též „gepanzelter Kreuzer“), tedy pancéřovaný či obrněný křižník, už byl kategorií sám pro sebe.

54 Alespoň arcivévoda Albrecht byl toho názoru. L. Sterneck – J. Benko (ed.): *Erinnerungen*, s. 218–219 (arcivévoda Albrecht Sterneckovi, 26. 11. 1883).

jen a pouze následující rok, ale především byla doba rychlého technického pokroku, kdy nikdo nemohl říci, jak bude loď, s níž se v budoucnu budou bojovat bitvy, vyhlížet. Navrch by s programem a stavbou bitevních lodí vůbec byly spojeny povážlivé výdaje, takže Sterneck i s ohledem na finanční situaci států usoudil, že některé nedostatky materiálu lze vyrovnat přednostmi posádek a náhrady za obrněnce *Habsburg, Kaiser* a kasematovou loď *Lissa* mohou počkat. Zároveň předpokládal, že podoba moderní bitevní lodi zanedlouho získá určitější obrysy, a vlastně v to musel doufat, protože zcela bez bitevního loďstva se nebylo možné obejít. I ochrana obchodu – či spíše jednotlivých obchodníků, na to, že loďstvo by mělo chránit námořní obchod celého soustátí jako takový, Sterneck zřejmě ani nepomyslel – vyžadovala, aby se za lodí, která na místě zasáhne, vznášel stín bitevního loďstva, jinak by taková akce nemohla mít dlouhodobý účinek. Ochrana a obrana pobřeží pak žádala, aby nepřítel neovládl Jadran, respektive aby vláda nad tímto mořem zůstala sporná.

Nejlepší by bylo chopit se strategické ofenzivy, vyhledat nepřítele mimo rakousko-uherské vody a v bitvě jej zničit, jenomže k tomu by flotě habsburské monarchie téměř v žádné myslitelné válce nestačily síly. Zbývala tedy strategická defenziva – „loďstvu nepřítele, které při konfiguraci Jaderského moře může připlout pouze z jednoho směru (přínejmenším jeho hlavní část)... musí být těmi levnějšími prostředky, jež válečnému námořnictvu nabízí moderní technika, tedy námořními minami, torpédy a torpédovými čluny a k jejich plnému využití nutnými pomocnými loděmi, zabráněno usadit se na dolním Jadranu⁵⁵ a malou válkou [der kleine Krieg] musí být tak oslabeno,“ že rakousko-uherské bitevní flotě, která ve vhodnou chvíli opustí základnu a přejde do taktické ofenzivy, nebude moci čelit v plné síle. Aby byl takový postup možný, počet bitevních lodí už nesměl klesnout, a pak bylo třeba se zamyslet nad oněmi

55 Sterneck naznačil, že nepřítel by se vedle obsazení pobřežních měst a podvázání námořního obchodu mohl snažit podnítit povstání v Bosně a Hercegovině, a tím otevřít druhou frontu. Chtěl by se tudíž usadit v Bocche, Splitu, Dubrovniku nebo u ústí Neretvy – zřejmě proto byl zmíněn právě dolní Jadran. Citovaná formulace ovšem není právě šťastná, jelikož nepřítel by se jistě nejprve pojistil proti zásahu rakousko-uherského loďstva a v rámci možností i proti útokům torpédových člunů, a až pak by se začal na dalmatském pobřeží usazovat (Rakušané si to uvědomovali, viz MS/OK, SR 9, *Expose über die gegenwärtige Leistungsfähigkeit der k. k. Flotte im Defensivkriege*, 1884). Pokud by byla nepřítelem Itálie a podařilo-li by se jí zničit či blokovat rakousko-uherské loďstvo, mohla by provést vyloďení na severním pobřeží Jaderského moře, aby její pozemní jednotky mohly zaútočit na křídlo či týl rakousko-uherské armády. V takovém případě by se o jižní Jadran příliš nezajímala.

levnějšími prostředky.⁵⁶ Jimi, ne novými bitevními loděmi, mělo být loďstvo posíleno.⁵⁷

„Druhou skupinou bojových prostředků pro strategickou defenzivu loďstva jsou torpédové čluny,“ věřil Sterneck.⁵⁸ Letní manévry toho roku poskytl příležitost bojové schopnosti torpédových člunů vyzkoušet, a přestože nebylo možné zkusit zdaleka vše, podařilo se odhalit principy, na nichž by se taktika torpédových člunů⁵⁹ mohla dále stavět. Zdálo se, že za dne a slušné viditelnosti může útok podniknutý skupinou těchto plavidel⁶⁰ uspět, jen jsou-li napadené lodě špatně bráněné nebo nejsou-li v pobřežních vodách dostatečně opatrné. Jinak tomu ale bylo za mlhy, hustého deště, a především v noci, kdy se čluny ke své oběti mohly nepozorovaně přiblížit na pár tisíc metrů, jak letní cvičení ukázala. K už tak zhoršené viditelnosti se totiž přidávala skutečnost, že paprsky elektrického světla hůře prostupují vlhkým vzduchem a vůbec neproniknou dýmem ze střelného prachu, který musí vzniknout, když brání se loď po torpédových člunech střílí – a že se po nich tehdy střílelo i z ručních zbraní.⁶¹ Útočící torpédové čluny se tak nemusely dát na ústup, ani když si jich oběť všimla a začala je ostřelovat již na velkou vzdálenost.

V té době byl rozšířený názor, že pro námořní bitvu by bylo výhodné přidělit jednotlivým lodím po torpédovém člunu, který by se držel za „svou“ loď či po její straně odvrácené od nepřítele, a během boje by se mu v kouři z komínů a střelby naskytlá příležitost nepozorovaně zaútočit. V průběhu zmíněných manévru se však ukázalo, že taková taktika by byla smysluplná pouze tehdy, pokud by se nepřátelské lodě přiblížily alespoň na 600 metrů, protože jinak by torpédové čluny musely vyplout

56 MS/PK 1884, XV-14/1 Nr. 2524, *Vortrag... über den Stand der k. k. Kriegsschiffe*, 8. 9. 1884. Sterneck se tudíž od počátku nechal omezovat přesvědčením, že rakousko-uherské válečné námořnictvo je odsouzeno – na mnoho let, ne-li navždy – být už jen tím slabším. Přitom ještě roku 1880 se bránil představě, že podoba loďstva by měla být od začátku spouštěována ochotou do něj investovat, neboť takový postup sváděl k „házení flinty do žita“. MS/PK 1881, I-4/2, *Protokolle der Marine Enquete-Commission 1880*, 11. 8. 1880. Výsledek jednání z léta 1880 jej ale zřejmě přiměl flintu do žita skutečně hodit – a ne že by to nebylo racionální rozhodnutí.

57 MS/PK 1884, XV-14/2 No. 2450, výklad určený patrně společné ministerské radě, 13. 9. 1884.

58 MS/PK 1884, XV-14/1 Nr. 2524, *Vortrag... über den Stand der k. k. Kriegsschiffe*, 8. 9. 1884.

59 Do té doby byla většinou odvozována či napasována na taktiku velkých lodí.

60 Útok osamocených torpédových člunů byl předem odsouzen k nezdaru, protože bitevní lodě měly na obranu proti nim k dispozici mitrailleusy i lehká děla a čluny se musely přiblížit na alespoň 600 metrů. Proto útočily ve skupinách – flotilách – a z více směrů naráz. MS/PK 1884, XV-14/2 No. 2450, *Beilagen zum Voranschlage... Exposé*, nedatováno (tištěná verze).

61 Obránci tedy oslepili sami sebe. Při bezvětří či slabém větru zůstal dým ležet kolem střelících lodí a jestliže vál vítr, kryl kouř ty torpédové čluny, které útočily proti němu. Právě dým byl zřejmě zodpovědný za to, že při ostřelování nehybného, osvětleného dřevěného modelu torpédového člunu z mitrailleus a revolverových kanónů zasáhlo cíl jen 34 ze 406 střel.

z krytu dýmu na příliš dlouhou dobu. Ovšem ani na těchto 600 metrů by útok nebyl snadný a úspěch samozřejmý. Zdálo se, že by bylo lepší, kdyby čluny obklopile bojiště ve vzdálenosti 2–4 kilometrů a číhaly na příležitost ke skupinovému útoku na některou nepřátelskou loď, která by se oddělila od hlavních sil nebo by nebyla plně bojeschopná. V každém případě by měly, pokud možno nedotčené, zůstat v co největším počtu k dispozici pro závěr boje bitevních lodí, do něž mohly ve finální fázi zasáhnout, pro pronásledování nepřátelského loďstva nebo krytí ústupu vlastního. Torpédové čluny by v tu chvíli byly tím nebezpečnější, že po bitvě by se velké lodě proti nim už dost možná neměly jak bránit.

Konečně vyšlo najevo, že torpédové čluny nemusí nepřetržitě doprovázet velká loď. Pravda, jestliže operovaly mimo své domovské vody, potřebovaly nějaké doprovodné plavidlo, z něž by mohly doplnit zásoby,⁶² ale taková loď by na ně měla spíše čekat na dohodnutém místě než být neustále s nimi (větší plavidla byla nápadnější než torpédové čluny, jejichž taktika se přitom zakládala na momentu překvapení). Pro obrannou válku při pobřeží mohl čluny provázet i zranitelný a poměrně pomalý kolesový parník, při ofenzivních akcích ve vzdálenějších vodách a během spolupráce s loďstvem by ale potřebovaly jiné plavidlo, dobře vyzbrojené na obranu proti nepřátelským torpédovým člunům a s velkým akčním rádiem.⁶³

Sterneck si stěžoval, nemohl být vědom těchto skutečností, když pokračoval ve svém výkladu. Aby bylo možné potenciál torpédových člunů plně využít, musely být ony i jejich posádky „nedotčené, schopné největšího vypětí sil během své... krátké akce“ a nepřítel musel být včas objeven, neboť volba okamžiku hrála při útoku torpédových člunů rozhodující roli. První podmínka vyžadovala, aby čluny nebyly využívány k průzkumu a aby ke každé torpédové flotile patřily jedna dvě „torpédové lodě“, malé křižníky, které by zajišťovaly průzkum předpolí základen a chránily je před přepady, udržovaly spojení se zásobovacími loděmi i mezi flotilami navzájem a útočily na nepřátelské torpédové čluny. Musely být rychlé, 18–19 uzlů, nemusely být velké (1500 tun) a nesměly mít příliš malý akční radius; k boji proti torpédovým člunům měly být vyzbrojeny

62 V přístavu bylo předání zásob z doprovodné lodě na čluny snadné, a to i při ne zcela příznivém počasí. Na moři při vyšších vlnách a špatném počasí by bývalo mohlo být složité – toho roku se ale nenaskytla příležitost je vyzkoušet.

63 MS/PK 1884, I–12/5 Nro. 2293, *Bericht über die gemachten Erfahrungen*, 15. 8. 1884. Právě tyto manévry zmiňuje T. Ropp: *The Development of a Modern Navy*, s. 136.

klounem a mitrailleusami.⁶⁴ Mimoto tehdejší torpédové čluny nesly jen dvě torpéda, takže musely mít možnost je rychle doplnit, a aby torpédovým flotilám zůstala zachována potřebná pohyblivost, bylo třeba, aby i sklady torpéd plavaly a pohybovaly se – nutné byly skladové lodě⁶⁵; protože s jejich pomocí měly být prováděny i opravy, jednalo se spíše o plovoucí základny než sklady. Flotilu by doprovázely, ale držely by se stranou akce, při pobřeží či v krytu ostrovů, zásoby by předávaly buď přímo člunům, nebo torpédovým lodím, které by člunům případně poskytly i své vlastní. Včas odhalit nepřítele pak znamenalo pročesávat celý Jadran, k čemuž by bylo třeba šest lodí o rychlosti nejméně 17 uzlů a dobře organizovaná komunikace [Signaldienst]. Průzkumné lodě nemusely mít žádnou zvláštní bojovou hodnotu, a přestože Rakousko-Uhersko nemělo ani jednu, nepovažoval Sterneck za nutné nechat nějaké avízo postavit, přinejmenším v příštích třech letech ne. Prozatím je mohly nahradit torpédové lodě a sám si jako levnější řešení uměl představit obchodní parníky – ne že by nějaký vhodný byl po ruce, šéf Námořní sekce ale doufal, že v tomto směru by se mohly přičinit vlády.

Ani to ale nebylo všechno, zbývaly ještě „Torpedorammschiffe“, které flotily torpédových člunů potřebovaly jako vůdce a opěrné body, schopné zahájit jejich akci střelbou z těžkých děl, kryt ústup (v případě nutnosti i taranem) či vzít poškozené čluny do vleku.⁶⁶ Jednalo by se o velká plavidla o přinejmenším 3000 tunách, bez vertikálního pancíře, jen s pancéřovou palubou, schopná plout rychlostí přes 17 uzlů, s akčním rádiem kolem 5000 námořních mil a vhodná i k samostatným akcím, která by se mohla postavit i bitevním lodím. Kromě klounu by byla vyzbrojena dvěma těžkými děly, dále lehčími kusy, mitrailleusami a torpédometry.

64 Slovo „Mitrailleuse“ pro Rakušany až do první světové války představovalo synonymum pro kulomet, přičemž obojí znamenalo buď zbraň s více hlavněmi, nebo automatickou zbraň s jednou hlavní ráže ne větší než 39 mm. *Almanach 1912*, s. 225. Torpédové lodě byly samozřejmě vyzbrojeny také torpédometry. Stavbu první z nich, tehdy jako křižníku II. třídy, prosadil ještě Pöck, a protože starší plavidla uvedeným Sterneckovým požadavkům neodpovídala, byly v letech 1884–1888 postaveny celkem tři, *Panther, Leopard a Tiger*, k nimž viz F. F. Bilzer: *Die Torpedoschiffe*, s. 33–43. Během letních manévřů roku 1887 se ukázalo, že tyto lodě jsou více než vhodné pro hlídkování a průzkum, zdálo se, že obstojí i jako lovci torpédových člunů, mimoto ale byly ofenzivně využitelné už jen k rychlým přepadům, a sice pro svou velkou zranitelnost. MS/OK 1887, II–2/11–5/4 Nr. 1140, Czeditk Námořní sekci, 31. 8. 1887.

65 „Torpedodepotschiff“ či „Torpedomutterschiff“. První výraz je běžnější, zda doslova znamená „loď – sklad torpéd“ nebo „skladová loď pro torpédová plavidla“, není podstatné. První byla v letech 1889–1892 postavená *Pelikan*, druhou *Gäa* koupená roku 1909. Britskou myšlenku, že tyto lodě by měly malé torpédové čluny i přepravovat, převzali Francouzi, Rakušané nikoliv.

66 Tyto lodě by nicméně nebyly pevnou součástí flotil – byly by jim podle okolností přidělovány. MS/PK 1884, XV–14/2 No. 2450, *Beilagen zum Voranschlage... Exposé*, nedatováno (tištěná verze).

„Patří k nejmodernějším typům lodí,“ tvrdil Sterneck a nevylučoval, že další vývoj tohoto druhu plavidel by mohl vést až k vypuštění bočního pancíře u bitevních lodí.⁶⁷ Patrně tím chtěl naznačit, že jedny s druhými by časem mohly splynout.

Může se to zdát jako odvážná představa, neboť za slovním spojením „torpédová klounová loď“ se skrýval chráněný křižník. Na špičce tehdejších technologií byly křižníky stavěné v loděnici Armstrongů v Elswicku a Sternecka inspiroval právě jeden z nich, italský *Giovanni Bausan*, jehož kýl byl položen v srpnu 1882. Plně vystrojený měl výtlač přes 3300 tun, mohl vyvinout rychlost 17,4 uzlu, jeho hlavní dělostřeleckou výzbroj tvořila dvě děla ráže 25,4 cm a šest ráže 15,2 cm; nechyběl ani kloun a torpéda. Křižníky tohoto typu, s nepancéřovanými boky, chráněné po celé své délce pancéřovou palubou, někdy doplněnou systémem vodotěsných přepážek, se v 80. letech stávaly běžnými. Dvě těžká děla u nich byla k vidění často, ačkoliv na lodích této velikosti je na moři nebylo možné efektivně obsluhovat, a ani kloun nebyl nijak výjimečný.⁶⁸ Sám Sterneck měl s jeho použitím bezprostřední zkušenost – v bitvě u Visu velel pancéřované fregatě *Erzherzog Ferdinand Max* a dal rozkaz taranovat italskou *Rè d'Italia*, již tím potopil.⁶⁹ Na druhou stranu, taran a s ním i mělée, pro něž nebyla třeba žádná taktika (v takovém boji byly všechny plány k ničemu), se v námořních kruzích staly módními mj. právě díky neporozumění bitvě u Visu – *Rè d'Italia* byla v rozhodující chvíli poškozená a neovladatelná. Vůdčí ideou námořní taktiky v 70. a 80. letech 19. století v každém případě zůstával jeden zničující úder, k němuž se kloun zdál hodit.⁷⁰

Rakušané nechali v letech 1888–1892 postavit dvě taková plavidla, *Kaiser Franz Joseph I.* a *Kaiserin Elisabeth*,⁷¹ a to jako náhradu za starší dřevěné kasematové lodě *Lissa* a *Kaiser*.⁷² Tento krok jistě odráží

67 MS/PK 1884, XV–14/1 Nr. 2524, *Vortrag... über den Stand der k. k. Kriegsschiffe*, 8. 9. 1884.

68 MS/PK 1884, XV–14/1 No. 2400, *Bemerkungen zum A. u. Vortrag*, nedatováno; J. Roberts: *Warships of Steel*, s. 107–109; R. Chesneau – E. M. Kolesnik (ed.): *Conways's Fighting Ships 1860–1905*, s. 348.

69 H. H. Sokol: *Des Kaisers Seemacht*, s. 93, 137. Může se jednat o jeden z důvodů, proč mu byl klounový křižník sympatický. Sterneck si dříve pohrával i s myšlenkou na loď určenou primárně k taranu. Byla-li by „šikovně vedená, zavrtá protivníka do dna, i kdyby sama zcela rozstřílená“, tvrdil o ní roku 1880. MS/PK 1881, I–4/2, *Protokolle der Marine Enquete-Comission 1880*, 11. 8. 1880.

70 Při taranu se ovšem mohla vážně poškodit i útočící loď, mimoto se z útočníka snadno mohla stát oběť a v éře dalekonosných děl již kloun žádnou budoucnost neměl. A. J. Marder: *The Anatomy of British Sea Power*, s. 135, 166, pozn. 37; A. Koudelka: *Die k. u. k. Kriegsmarine*, s. 265.

71 Technická data viz E. Sieche: *Kreuzer und Kreuzerprojekte*, s. 28–29, 46–47.

72 MS/PK 1902, XV–7/8 Nr. 197, *Flottenliste mit Ende 1901 ohne Torpedoboote*.

přesvědčení, že klounový křižník, jak se tomuto typu lodí též říkalo, byl na velmi slibné cestě stát se „bitevní lodí budoucnosti“,⁷³ na druhou stranu ale představoval jen „částečnou náhradu“ za dřevěnou kasematovou loď *Kaiser* a ani sám Sterneck si o rozdíl mezi oběma kategoriemi nedělal žádné velké iluze.⁷⁴ Ostatně když byl později koncept klounového křižníku odmítnut a světová loďstva se pancíře ne a ne vzdát, bránil tato plavidla jako křižníky, ne jako budoucí bitevní lodě. Pokud ovšem věřil, že je potřebuje nasadit spolu s flotilami torpédových člunů, a zároveň se nedomníval, že přišla ta správná chvíle pro boj proti císařovu rozhodnutí nerozšiřovat loďstvo a uchovat jeho strukturu, nemohl se snažit prosadit stavbu těchto poměrně velkých plavidel jinak než jako náhradu za jiné velké lodě, ať už si o její adekvátnosti myslel cokoliv.

Jeho naděje, že bitevní lodě se možná už v dohledné době nebudou pancéřovat, musela pramenit z povědomí o tom, kterým směrem se ubírá vývoj u námořnictev ostatních velmocí. V první polovině 70. let se konstruktéři museli postavit skutečnosti, že jak Armstrongova, tak britská Královská zbrojovka byly schopny dodávat stále větší děla a k dispozici nebyl pancíř⁷⁵, který by dokázal střelám z nich odolat. Lze říci, že éra železa skončila s britskou lodí *Inflexible*, jejíž kýl byl položen v únoru 1874 a která byla obrněná pásem železného pancíře o celkové tloušťce 61 cm⁷⁶. Ten ji sice měl dostatečně chránit i před zásahem z 45cm děla, jenomže už začínal být příliš těžký, a to byl soustředěn jen na krátkou citadelu, která chránila stroje a na níž seděly dělové věže. Již v polovině 70. let byl ale k dispozici i ocelový pancíř, který začaly vyrábět Schneidervy ocelárny.⁷⁷ Ocel mohla být mnohem tvrdší než železo, a tedy mnohem odolnější vůči proražení, ovšem zároveň byla také mnohem křehčí. Proto se ve stejné době v Sheffieldu zrodil pancíř sdružený, sestávající z tvrdého vnějšího ocelového plátu přivařeného k tuhému železnému, jenž oceli poskytoval oporu. Italské válečné námořnictvo bylo až do konce 80. let tím jediným, které používalo výhradně ocelový pancíř – *Duilio* a *Dandolo*, první válečné lodě pancéřované pouze ocelí, ale na Sternecka

73 MS/PK 1884, XV–14/2 No. 2450, *Beilagen zum Voranschlage... Exposé*, nedatováno (tištěná verze).

74 Ještě v létě 1887 se klounový křižník stále teprve měl stát bitevní lodí budoucnosti a Sterneck připustil, že sám o sobě má menší bojovou hodnotu než pancéřovaná bitevní loď; postavit jej chtěl v zájmu budování „torpédového loďstva“. MS/PK 1887, I–4/8 No. 1671, *Vortrag... wegen Bau eines Torpedorammkreuzers*, 23. 8. 1887.

75 Pancéřování barbet, dělových a velitelských věží, výtuží, přepážek apod. není pro následující odstavce podstatné, není-li zmíněno, automaticky to neznamená, že chybělo.

76 Nebyl kompaktní, jednalo se o dva 30,5cm pásy proložené týkovým dřevem.

77 Dle místa výroby „Creusot steel“; stroj či stroje často znamenají celý pohonný komplex.

jistě neučinily takový dojem jako následující italská bitevní loď, roku 1876 zahájená *Italia*. Ta žádný boční pancíř nedostala, protože jednak se proti moderním dělům zdál takřka zbytečný a jednak by jeho váha konstruktéra výrazně omezovala – na loď ostatně měla přijít čtyři stotonová děla ráže 43,2 cm. *Italia* zároveň byla velmi rychlá,⁷⁸ a tak cestu ke splnutí bitevní lodi a křižníku mohla naznačovat.

Sterneck si přál, aby rakousko-uherské loďstvo bylo bojeschopné „dle moderních pojmů a zásad“ během tří let (finanční zátěž byla rozložena z ohledu na státní kasy), což ve zmíněném časovém horizontu vyžadovalo stavbu čtyř torpédových lodí (jedna z nich již byla objednaná), šestařiceti torpédových člunů (klounových křižníků zatím ne), přezbrojování, nákup munice, min a dalšího materiálu, a konečně urychlení prací na rozestavěných pancéřovaných lodích.⁷⁹ Řeč byla o těch postavených v letech 1884–1889 jako náhrada za pancéřované fregaty *Salamander* a *Erzherzog Ferdinand Max*, které měly nést jména *Kronprinz Erzherzog Rudolf* a *Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie*. Stavbu první se podařilo zajistit v rámci rozpočtu pro rok 1882 Pöckovi, který původně chtěl nahradit loď *Kaiser a Ferdinand Max* přestavět, Sterneckovi se ale povedlo v podstatě nesmyslnou přestavbu zastavit a místo ní nechat postavit novou bitevní loď.⁸⁰ Až do 90. let nebyla schválena stavba žádné další bitevní lodi, zřejmě nejen proto, že chyběl spolehlivý vzor, ale i proto,

78 D. K. Brown: *Warrior to Dreadnought*, s. 63–65, 77; J. Roberts: *Warships of Steel*, s. 97, 100. O tom, že v Rakousku-Uhersku bylo možné tento vývoj alespoň do jisté míry sledovat, svědčí i články publikované v časopise *Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens* vydávaném c. k. Hydrografickým úřadem v Pule (zdrojem informací pro ně byly například *The Times*, *The Engineer*, *Iron* nebo *Rivista marittima*).

79 MS/PK 1884, XV–14/1 Nr. 2524, *Vortrag... über den Stand der k. k. Kriegsschiffe*, 8. 9. 1884.

80 MS/PK 1902, XV–7/8 Nr. 197, *Flottenliste mit Ende 1901 ohne Torpedoboote*; MS/PK 1881, I–4/2 No. 788, *Denkschrift über den Ersatz und die Instandhaltung des Flottenmaterials während der Periode 1882–1889*, nedatováno; U. Schöndorfer: *Der österreichische Kriegsschiffsbau*, s. 319. Jednalo se o barbetové lodě, které tehdy pro Rakušany představovaly druh věžových lodí. Historie věžových lodí v užším slova smyslu se začala psát na přelomu 50. a 60. let 19. století s Colesovou a Ericssonovou konstrukcí, a nejspozději se zařazením britské bitevní lodi *Hood* do služby (1893) se tento typ věží ukázal být slepou uličkou, mj. musel být umístěn nízko nad hladinou, což nepříznivě ovlivňovalo stabilitu lodi. Moderní dělová věž se vyvinula z barbety, významným krokem k tomu byl silný štít, který dostaly barbety britských bitevních lodí druhé třídy *Centurion* a *Barfleur*, zahájených roku 1890. D. K. Brown: *Warrior to Dreadnought*, s. 130, 132. *Rudolf a Stephanie*, vyzbrojené děly ráže 30,5 cm v otevřených barbetách, brzy zastaraly – nejspozději poté, co Britové v 90. letech představili třídu bitevních lodí *Majestic*. Tyto lodě byly vyzbrojeny novým typem děl ráže 30,5 cm, která dávala střelám vyšší ústovou rychlost a byla již kompletně chráněna 25,4cm pancířem. *Ibid.*, s. 143–144, 153.

že Sterneck nechtěl žádat něco, o čem věděl, že by bylo z finančních či jiných důvodů zamítnuto.⁸¹

Ne že by ostatní velmoci mezitím stavěly jednu bitevní loď za druhou. Období mezi roky 1878–1887 bylo obtížné i pro Royal Navy, protože na obzoru se nerýsovala žádná hrozba, vlády byly rozhodnuty snižovat výdaje a jako argument pro odkládání stavby nových lodí mohl být použit i rychlý technický pokrok, který ovlivňoval taktiku i strategii, jíž se mimoto dotýkaly také změny ve všech aspektech obchodní mořeplavby. I sama Admiralita byla proti rozsáhlým programům stavby bitevních lodí právě proto, že technický vývoj šel rychle kupředu a nové lodě mohly brzy zastarat. V polovině 80. let stavba bitevních lodí v Evropě téměř ustala, a dokonce se mohlo zdát, že éra obrněnců se blíží svému konci – technický pokrok s sebou totiž přinesl hrozbu torpédového útoku.⁸²

Tato hrozba, ztělesněná torpédovými čluny, je nerozlučně spjata s jeune école, myšlenkovým směrem zrozeným ve Francii. Některé ze základních prvků její teorie lze vysledovat až do 2. poloviny 60. let, ke kapitánu Louisi baronu Grivelovi. Ten byl přesvědčený, že Francie musí sledovat dvě zcela odlišné strategie, tu založenou na ovládnutí moře proti slabšímu nepříteli, a tu opřenu o útok na obchod nepřítel⁸³ proti silnějšímu. Do druhé kategorie patřilo a mělo patřit Royal Navy – všechny pokusy postavit silnější loďstvo než Británie byly podle Grivela marné.⁸⁴ Historie sice říkala, že útok na britské pobřeží nebo námořní obchodní tepny není možný bez ovládnutí průlivu La Manche, který se Francouzům zatím nikdy ovládnout nepodařilo, ovšem jeune école začala operovat s argumentem, že ve věku páry a torpéda už je tomu jinak. Nebyla ovšem jen strategickou doktrínou, ale do jisté míry i reformním hnutím, součástí boje mezi příznivci nových technologií a reakcionáři i mladších důstojníků proti starším, a někteří politici používali nové

81 Koudelka po Sterneckově smrti údajně našel mezi jím zanechanými dokumenty protokol o „maršálské radě“, kde „Sterneck vysvětloval nutnost stavět pancéřované lodě, arcivévoda ovšem odmítl: ‚Naše námořnictvo nepotřebuje žádné pancéřované lodě, potřebuje množství menších plavidel, která nepřítele neustále obtěžují!‘ Sterneck zdůraznil, že pak už je lepší námořnictvo rovnou zlikvidovat, načež arcivévoda odpověděl: ‚Nemám nic proti tomu zahájit o této otázce okamžitě diskusi!‘ Pancéřované lodě proti vůli generalissima, to nešlo.“ L. Baumgartner (ed.): *Denn Österreich lag einst am Meer*, s. 58. Koudelka neuvádí žádný časový údaj, k podobné výměně názorů ale mohlo stěžejí dojít později než roku 1893.

82 D. K. Brown: *Warrior to Dreadnought*, s. 91; A. J. Marder: *The Anatomy of British Sea Power*, s. 123; T. Ropp: *The Development of a Modern Navy*, s. 138–139.

83 „Guerre de course“, což je do angličtiny možné přeložit jako „war of the chase“ (B. Brodie: *A Layman's Guide to Naval Strategy*, s. 118), přirozeně znějící český překlad je ale sotva možný.

84 A. Røksund: *The Jeune École*, s. 1–3.

nápady z oblasti námořního boje proti svým pravicovým nepřátelům ve sněmovně. V 90. letech byla námořní strategie ve Francii zpolitizovaná⁸⁵ a měla mnoho specifických rysů, pro něž je třeba s pojmem „jeune école“ v souvislosti s jinými námořnictvy zacházet opatrně.

Čelným představitelem „mladé školy“ byl kontradmirál Théophile Aube, který jako způsob boje proti Británii volil bezohledný útok na její námořní přepravu spolu s obranou vlastního pobřeží. Nevěřil, že v době, kdy informace předává telegraf, pára propůjčuje lodím nevídanou svobodu pohybu a železnice umožňuje rychlý přesun pozemních jednotek, existuje úsek pobřeží, který by nebylo možné bránit. Mimoto mohly lodě z různých základen snáze než v časech plachet proklouznout blokadou, v určený čas se spojit a zajistit si dočasnou převahu nad nepřátelskými silami. Naopak Itálie neměla žádný obchod, který by se dal ničit, blokovat její dlouhé pobřeží možné nebylo a vyloďení pozemních jednotek by nepřinesla rozhodující výsledek. Proto by ve válce proti ní byla francouzská námořní síla využita k ostřelování přístavních měst, ať už opevněných nebo mírumilovných, jen aby škody byly co největší. Jeune école byla připravena učinit cokoli, aby v Itálii vyvolala státní převrat, morální účinek ostřelování byl v tomto ohledu důležitější než materiální škody, zatímco Británii nechtěla vyhladovět, nýbrž oťást britským hospodářstvím a vyvolat paniku s nedozírnými společenskými následky. Proti Německu pak byla Aubeho strategie defenzivní. Kombinace bitevních lodí, křižníků a torpédových baterií mohla pro kterýkoliv z těchto scénářů stačit – možná se ale nabízelo lepší řešení.

Na torpédový člun Aube připadl roku 1883, kdy se seznámil s žurnalistou Gabrielem Charmesem, s nímž jej pojilo přátelství a názory tak podobné, že není možné rozlišit, které byly čí. Charmes byl svědkem toho, jak byly dva malé torpédové čluny schopny pokračovat v plavbě spolu s eskadrou (připojily se k ní na Aubeho pokyn) v bouři, která přinutila dvě bitevní lodě obrany pobřeží vrátit se do přístavu, a v jeho očích se z nich stala samostatná plavidla pro otevřené moře. Aube pak Charmesovým prostřednictvím založil novou teorii, kterou přidal ke svému strategickému systému. Podle Chramese byla základní chybou obrněnců snaha skloubit v jednom kloun, torpédo a děla, jež bylo naopak třeba rozdělit mezi torpédové čluny, dělové čluny a klounové lodě. S odpovídajícími komunikačními prostředky by se taková flotila mohla soustředit proti nepříteli a zajistit obranu pobřeží. Dělové a defenzivní

85 T. Ropp: *The Development of a Modern Navy*, s. 21, 48, 55; A. Røksund: *The Jeune École*, s. 16–17.

torpédové čluny by prorazily mezi malými loděmi chránícími nepřátelské loďstvo, rozdělily linii protivníka a střelbou vytvořily kouřovou clonu, jíž by pronikly útočné torpédové čluny a dorazily bitevní loď protivníka. I obranou nepřátelského přístavu by čluny pronikly snáze než velké lodě, a tak by byly využitelné i ofenzivně. Roku 1885 je Aube navrhl použít také k útoku na obchodní plavidla, která by potápěly bez varování. O mnoho více už by se na mořích dost možná nedělo – alespoň jeune école předpokládala, že vypukla-li by válka, slabší loďstvo by zůstalo v přístavech a odmítlo boj, silnější by učinilo totéž ze strachu z torpéd, a tak by vypluly jen obchodní lodě a jejich bezohlední lovcí.⁸⁶

Přestože již roky nebyla žádnou novinkou, získala torpéda⁸⁷ skutečný potenciál až po technických vylepšeních, jimiž prošla na přelomu 70. a 80. let, a až tehdy začala být na místě otázka, jak v boji „mikroba s gigantem“ ochránít druhého, bitevní loď či velký křižník. V následující dekádě byly torpédové čluny téměř nepřekonatelnou překážkou pro bitevní loď bez eskorty, které by chtěly provádět blízkou blokádu přístavů, a vážným nebezpečím v bitvě. Dělostřelba vyprodukovala tolik dýmu, že cíl nemuselo být během chvíle vůbec vidět, a síť na ochranu proti torpédům nebyly použitelné ani v boji, ani kdykoliv, kdy byla potřeba vyšší rychlost. Ochránit kotvící loďstvo za použití sítí, zátarasů, maskování, rychlopalných děl a v noci s pomocí světlometů se ovšem zdálo možné.⁸⁸

Sterneckovy plány měly do jeune école daleko. Francouzská doktrína byla ve velké míře ofenzivní, protože Velkou Británii nebylo možné přivést k jednacímu stolu strategií čisté obrany pobřeží, zatímco Rakušané útok na nepřátelské obchodní lodě ve velkém měřítku zjevně nezamýšleli – na Jadranu by něco takového dost možná ani nemělo smysl. Mimo to Aube vlastně nevěřil, že Francie by měla pomýšlet na střet bitevních loďstev, zatímco Sterneck, přestože všechny velmoci byly na moři silnější než Rakousko-Uhersko, si jej dokázal představit.⁸⁹ Konečně jeune éco-

86 T. Ropp: *The Development of a Modern Navy*, s. 133, 155–166. Viz též R. Hobson: *Maritimer Imperialismus*, s. 108–118.

87 Slovo „torpédo“ původně označovalo jakékoliv podvodní výbušné zařízení, tedy i miny. Dále existovala torpéda upevněná na dlouhých tyčích nebo torpéda vlečená, zde je nicméně řeč pouze o zbraní, kterou si jako torpédo představíme dnes, „Fischtorpédo“ nebo „Whitehead“. Základy jeho vývoje položil fregatní kapitán Johann Luppis svou představou výbušninou naloženého, z pevniny řízeného člunu. Torpédo z něj vyvinul anglický inženýr Robert Whitehead, majitel továrny Stabilimento Tecnico Fiumano, a 20. 12. 1866 je představil rakouské odborné komisi. F. F. Bilzer: *Die Torpedoboote*, s. 9–10.

88 T. Ropp: *The Development of a Modern Navy*, s. 128–129, 137–138.

89 Že není možné se spoléhat pouze na torpédové čluny, štěstí a náhodu, prohlásil již dříve, viz MS/PK 1881, 1–4/2, *Protokolle der Marine Enquete-Comission 1880*, 11. 8. 1880. Při téže

le předpokládala, že větší počet válečných přístavů značně zkomplikuje nepřátelskou blokádu, jelikož loďstvo soupeře by se muselo rozdělit, aby mohlo blokovat každý z nich. Nejenže by to kladlo velké nároky na zdroje nepřítele, jemuž by pak bylo snazší se postavit,⁹⁰ ale možná tou nejdůležitější myšlenkou, kterou Aube kdy světil papíru, bylo, že je možné dosáhnout momentální převahy nad částí sil soupeře – i na otevřeném moři –, když se proti ní spojí síly z vícero základen. Vyhnout se lodím provádějícím blokádu se v časech páry zdálo snazší než kdy dříve – potřeba sice byly odpovídající komunikační prostředky, ale jinak Charmes neviděl důvod, proč by pro torpédové čluny mělo být obtížné vynořit se současně ze všech stran.⁹¹ Ani tuto představu Sterneck patrně nevzal za svou.⁹² Očekávat mnoho podobností ale možná ani není na místě, však i Sterneck, navzdory dojmu, že jej současně s Charmesem napadlo totéž, přiznal, že habsburskou monarchii lze s Francií s těžší srovnávat.⁹³

Zdá se tedy, že jediným očividným pojitkem mezi Sterneckem a jeune école byla snaha připravit se na střet s protivníkem, který by měl k dispozici mocnější bitevní loďstvo než oni. Měly jim v tom pomoci i torpédové čluny,⁹⁴ ale i na ně měl Sterneck vlastní názor. Sám měl při manévrech roku 1887 příležitost zjistit, že torpédový útok za dne se zdá příliš odvážný a není pravděpodobné, že by uspěl, mimoto byl přesvědčen, že Aube klade na torpédové čluny přehnané nároky. Rakousko-uherský admirál věřil, že „k velké námořní válce“ by měly být využívány jen výjimečně, také sloužily hlavně k obraně pobřeží, a i tehdy potřebovaly podporu, kterou zmínil ve svém memorandu pro panovníka.⁹⁵

Torpédový klounový křižník ale v dějinách rakousko-uherského válečného námořnictva neměl hrát je roli opory torpédových člunů. Byla to *Kaiserin Elisabeth*, na jejíž palubě absolvoval následník trůnu arcivévoda František Ferdinand část své cesty kolem světa, zahájené v prosinci 1892. Jako každá větší rakousko-uherská loď i *Kaiserin Elisabeth* byla plovoucí

příležitosti Rakušané konstatovali i to, že Itálie nemá námořní přepravu ani zámořská území, na něž by bylo možné útočit.

90 A. Røksund: *The Jeune École*, s. 5–7, 17–18, 57, 82, 117. Viz též V. Bueb: *Die „Junge Schule“ der französischen Marine*, s. 46–47, 50–51.

91 T. Ropp: *The Development of a Modern Navy*, s. 157, 160–161.

92 Budování základen ve střední a jižní Dalmácii zdůvodňoval pouze potřebou bránit danou oblast, viz MS/PK 1891, IX–5/2 Nr. 1938, příloha F, *Exposé*.

93 L. Sterneck – J. Benko (ed.): *Erinnerungen*, s. 232 (Sterneck Richardovi [?], 3. 3. 1886).

94 Ke svému výše citovanému memorandu Sterneck dokonce přidal přehled časopiseckých článků o tom, jak je stavba torpédových člunů důležitá. MS/PK 1884, XV–14/1 Nr. 2524, příloha H.

95 L. Sterneck – J. Benko (ed.): *Erinnerungen*, s. 254 (Sterneck Eberanovi, 7. 6. 1887), 256 (Sterneck Richardovi, 11. 6. 1887).

miniaturou habsburské monarchie, její důstojnický sbor i mužstvo se skládalo z mužů různých národností, ale profesionalita prvních a disciplína druhých jí umožnily fungovat bez známky národnostních rozepří, které provázely každodenní život v Rakousku-Uhersku. Kromě dojmu, že námořnictvo je příkladem funkční mnohonárodnostní instituce, nabyt František Ferdinand na této cestě i přesvědčení, že velmocenské postavení vyžaduje námořní sílu, což položilo základy jeho pozdější podpory budování válečného loďstva.⁹⁶ Tento postoj kontrastoval s mnohem vlnějším vztahem, který měl ke svému námořnictvu František Josef I. – zatímco následník trůnu se na důkaz svého zájmu často nechával vidět v námořnické uniformě, jeho strýc, který zřídka kdy nosil civilní šaty, ji nikdy neoblékl. František Ferdinand se jej jednou v Bad Ischlu zeptal na důvod. „Zaprvé jsem v námořnictvu nikdy nedostal žádnou hodnost. Kdo by mi ji býval mohl v mé době dát? Možná ten Dán, Dahlerup,“ odpověděl s úsměvem panovník. „Zadruhé, nejsem schopen řídit ani jednu z papírových lodiček svého vnuka tady ve fontáně. Jak, pro všechno na světě, bych se mohl obléknout jako admirál?“⁹⁷ Mělo ale trvat ještě roky, než námořnictvo začne arcivévodův vliv a podporu pocítovat.

Jedním ze základů stavby nových lodí bylo schválení finančních prostředků, a to zpravidla přicházelo všelijak, jen ne samo sebou. Už v prvním roce Pöckova velení si Sterneck stěžoval, že „žít z ruky do úst, sám sebe klamat a očekávat pomoc milého Pánaboha je, bohužel, zásada současné správy námořnictva [Marineverwaltung],“⁹⁸ ale jakkoliv sám byl na tomto poli úspěšnější než jeho předchůdce, i on se musel dobře rozmýšlet, kolik peněz žádat a proč. Ve Sterneckově éře nehrozilo na Jadranu bezprostřední nebezpečí ze strany Itálie, které by mohlo činit dojem na politiky, a tak byly na místě střídmé požadavky. Když tedy domácí průmysl nedokázal nabídnout rozumnou cenu, byl používán levnější zahraniční materiál, a v zahraničí byly stavěny i celé lodě.⁹⁹ Zodpovědné hospodaření, zdá se, bylo dobrou vizitkou, a již v listopadu 1884 mohl Sterneck napsat, že „v Pešti nachází námořnictvo mnoho sympatií,

96 L. Sondhaus: *The Naval Policy*, s. 124–125.

97 Ltg. Margutti: *The Emperor Francis Joseph and His Times*, s. 36, 114–115. Hans Birch Dahlerup byl v březnu 1849 jmenován rakouským viceadmirálem a vrchním velitelem námořnictva, ve funkci setrval do léta 1851. Doba jeho působení byla obdobím reform, itaština začala být ve službě nahrazována němčinou a vznikl i plán budování loďstva.

98 L. Sterneck – J. Benko (ed.): *Erinnerungen*, s. 169 (Sterneck Mathilde [?], 1871). Pöck tehdy ještě neměl správu námořnictva plně v rukou, byla-li kritika přesto mířena přímo na něj, pak mu Sterneck křivdil.

99 L. Sondhaus: *The Naval Policy*, s. 90.

a už s ním nechtějí zacházet jako s nevlastním dítětem.¹⁰⁰ Námořnictvu bylo tehdy schváleno přes 10,6 milionu zlatých a jednalo se o poslední rok, kdy delegace odmítly jeho rozpočet akceptovat v navrhované výši.

Díky napětí kolem Bulharska převládala v monarchii v letech 1885–1886 ochota dávat více peněz na zbrojení, někdejší úspěchy válečného loďstva připomnělo výročí bitvy u Visu a vyšší výdaje na námořnictvo podporoval v delegacích i ministr zahraničí Gustav hrabě Kálnoky von Kőröspatak. Roku 1887 měli císař i zástupci obou částí monarchie možnost pozorovat manévry námořnictva a být svědky spouštění lodě *Kronprinz Erzherzog Rudolf* na vodu, což rovněž pracovalo ve Sterneckův prospěch, a tak bylo námořnictvu pro rok 1886 schváleno 11,1 milionu, nejvíce za dosavadní historii Rakouska-Uherska, a pro léta 1887 a 1888 už přes 13 milionů zlatých. Šéf Námořní sekce byl 26. října 1888 povýšen na admirála, a přestože pro roky 1889 a 1890 byly námořnictvu schváleny o něco nižší sumy, 11,2, respektive 11,1 milionu, v porovnání s Pöckovou érou¹⁰¹ se stále jednalo o úspěch. Pomocí udržet vývoj v těchto kolejích měla i aktivní propaganda ze strany Námořní sekce, o kterou se staral vedoucí presidiální kanceláře kapitán řadové lodi a později kontradmirál Josef rytíř Lehnert. Sterneck sice ve druhé polovině 80. let čelil tuhému odporu předsedy uherské vlády Kálmána hraběte Tiszy, ale obecně měl s uherskou opozicí, mířenou zpravidla proti všem společným rakousko-uherským výdajům, ne konkrétně proti námořnictvu, méně potíží než jeho předchůdce.¹⁰²

Manévry roku 1891 dle Sterneckova názoru „především mé pány přesvědčily, že jsme se dali na správnou a v našich poměrech jedinou možnou cestu budování loďstva“,¹⁰³ a velitel námořnictva se tou dobou již zaobíral ambicióznějšími myšlenkami než roku 1884. Musel. Ohrozit pobřeží nějakého státu znamenalo ohrozit i jeho námořní obchod a zámořské državy, takže nejen velmoci, ale i méně mocné státy posilovaly svá loďstva, zatímco c. a k. válečné námořnictvo nemělo v rozpočtu dost peněz, aby se tomuto vývoji přizpůsobilo, a tak se poměr sil na mořích výrazně posunul v jeho neprospěch. Tuto skutečnost nebylo možné navěky

100 L. Sterneck – J. Benko (ed.): *Erinnerungen*, s. 228 (Sterneck Mathilde, 27. 11. 1884).

101 Pöck byl šéfem námořní sekce od října 1872 do listopadu 1883; pro roky 1873 a 1874 bylo námořnictvu schváleno 10,04, respektive 10,77 milionu zlatých, v následujících letech se výše rozpočtu pohybovala mezi 9,99 a 8,26 milionu. Nejvyšší škrty si delegace vynutily pro roky 1873 (1,62 milionu) a 1874 (1,8 milionu). MS/PK 1898, XV–7/8 Nr. 2748, *Darstellung der Voranschläge*.

102 L. Sondhaus: *The Naval Policy*, s. 88–93; MS/PK 1898, XV–7/8 Nr. 2748, *Darstellung der Voranschläge*.

103 L. Sterneck – J. Benko (ed.): *Erinnerungen*, s. 266–267 (Sterneck Richardovi, 18. 6. 1891).

přehlížet, neboť významné politické otázky neměly lokální, nýbrž univerzální charakter, a tudíž se s nimi související boje mohly odehrát jen na širém jevišti moře.¹⁰⁴ Sterneck nicméně musel zklamat všechny, kdo si přáli flotu bitevních lodí. Peněz bylo málo, takže by se stavbou bitevních lodí přišlo zastavení stavby menších plavidel, a jelikož dokončit bitevní loď trvalo roky, rozvoj loďstva by stagnoval delší čas, během něž by flota nebyla na případný ozbrojený střet připravena. K tomu bylo třeba přičíst, že podle admirálova přesvědčení rakousko-uherské válečné námořnictvo disponovalo silnou eskadrou pancéřovaných lodí, jíž torpédové síly zatím nedorostly, a tento nepoměr bylo třeba napravit. Budování bitevního loďstva tedy muselo počkat, až bude dokončeno loďstvo torpédové – jedno na druhém přitom záviselo takovým způsobem, že každá nová bitevní loď by si vyžádala rozmnožení torpédových sil.¹⁰⁵

Za hlavní úkoly floty Sterneck považoval „mocnými ofenzivními výpady zabránit, aby se nepřítel usadil na pobřeží, zničit trén nepřítel, škodit nepřátelskému obchodu a jinému soukromému majetku.“ Na ochranu vlastního námořního obchodu ve vzdálených oblastech naopak nebylo ani pomyšlení. Loďstvo mělo především bránit pobřeží a bránit je účinně mohlo jen ofenzivními výpady, což, tak jako kdykoliv předtím i potom, vyžadovalo odpovídající loďstvo. Sterneck by rád viděl rychlé lodě rozdělené do svazů schopných samostatně operovat, aby bylo možné provádět překvapivé útoky; v duchu překvapení a zneklidňování nepřítel by se nesly veškeré boje. Flota by měla být rozdělena do nejméně tří eskader, každé o těžké divizi pancéřovaných lodí, která by byla oporou pro dvě torpédové flotily, jež by si uchovaly jistou samostatnost a z nichž každá by se skládala z jedné torpédové klounové lodě, 2 torpédových lodí, 2 menších torpédových plavidel¹⁰⁶ a 14 torpédových člunů.¹⁰⁷ Takové eskadry by byly schopny operovat samostatně, jejich zformování by ale nebránilo rychlému soustředění námořních sil. Ne že

104 MS/PK 1891, IX–5/2 Nr. 1938, příloha F, *Exposé*.

105 MS/PK 1890, IX–5/2 Nr. 2380, *Sitzungs-Protokoll*, 1. 12. 1890.

106 V Rakousku-Uhersku se jak pro tato starší plavidla (od třídy Meteor po *Satellit*, rychlost 20–22 uzlů, výtlak plně vstrojených postupně narostl z 420 na 616 tun) tak později pro torpédoborce používalo označení „Torpedofahrzeug“. Oproti roku 1884 byla nová, sloužila by k hlídkování ve vlastních vodách, k průzkumu, k boji s nepřátelskými torpédovými čluny a jako vedoucí plavidla několika skupin torpédových člunů, nebyla tedy stavěna za stejným účelem jako první britské torpédoborce.

107 Zásady, podle nichž byly budovány torpédové flotily, se od poloviny 80. let nezměnily nijak podstatně, přestože Sterneck dříve plánoval až 17 torpédových člunů na flotilu. Torpédovým lodím nově připadl mj. úkol vést divize torpédových člunů a útočit na nepřátelské obchodní lodě. Ze 14 torpédových člunů v každé flotile by dva byly rezervní.

by pro ně Sterneck měl dostatek plavidel – např. jednu těžkou divizi by tvořily 3 plnohodnotné pancéřované lodě, druhou 5 zastaralých –, a tak nahrazení těch zastaralých spolu s vybudováním třetí eskadry tvořilo základ jeho nového plánu. Místo starých bitevních lodí neměly z finančních důvodů zaujmout žádné kolosy, nýbrž čluny¹⁰⁸ obrany pobřeží vyzbrojené těžkými děly, které by zastaly nejen obranný boj, ale případně by mohly i ofenzivně zasáhnout proti bitevním lodím nepřítel a nemusely by se bát ani postavit do bitevní linie. Pro každou divizi počítal se třemi, nižší počet nepřipouštěl. Prozatím chtěl jen doplnit lodě pro první a postavit ty pro druhou eskadru, a na ně by potřeboval 28,5 milionu zlatých v pěti letech.¹⁰⁹ Sterneck dále konstatoval, že při 320 námořních mil dlouhé pobřežní frontě nemůže loďstvu stačit jediná základna, „zvláště když se, jako Pula, potažmo Fažana, nachází na jednom z křídel“. Pro jižní Dalmácii byly jako opěrný bod jasnou volbou Bocche di Cattaro,¹¹⁰ pro střední Dalmácii by prozatím zvolil Šibenik (Sebenico), který ale měl v jeho očích i nejednu nevýhodu, a tak dával ke zvážení i jižněji položený přístav.¹¹¹

Tyto představy¹¹² ale nebyly formulovány do definitivního programu stavby lodí, jen do informativního exposé, s jehož obsahem byl seznámen i František Josef I. Sterneck chtěl celou záležitost probrat ještě se svými kolegy, neboť dalekosáhlý dopad podobného plánu na rozpočty příštích

108 Slovo „člun“, které Sterneck zprvu používal, brzy nahradil výraz „lod“ – však se nakonec mělo jednat o ne právě malé plavidlo schopné bojovat na otevřeném moři. Podle původní představy měly tyto čluny vypomáhat torpédovým flotilám bránit pobřeží, a tak bylo v tu chvíli důležitější začít stavět je než skutečné bitevní lodě. MS/PK 1890, IX–5/2 Nr. 2380, *Sitzungs-Protokoll*, 1. 12. 1890.

109 Další necelé dva miliony by stála dunajská flotila a na seznamu byly i některé menší položky.

110 Pod slovem Fažana se neskrývala obec Fažana, nýbrž průliv mezi pevninou a souostrovím Briuni, „Canal von Fasana“, kde bylo kotviště. Italský název „Bocche di Cattaro“ je v množném čísle, neboť se jedná o soustavu několika úžin a zálivů; za Rakouska-Uherska byl tímto způsobem (ačkoliv ne výlučně tímto) také používán. Z ohledu na tuto skutečnost je v tomto textu používán namísto označení „Boka Kotorská“, jemuž je ostatně velmi podobný. Námořnictvo nemělo základnu ve vlastním Kotorském zálivu (tj. v nejvýchodnější části Bocche u města Kotor, „Golfo di Cattaro“), nýbrž v Tivat (Teodo). 320 mil bylo zřejmě omylem napsáno místo běžně uváděných 350.

111 MS/PK 1891, IX–5/2 Nr. 1938, příloha F, *Exposé*. Nevýhody Šibeniku: stranou volného moře, málo prostoru pro zformování loďstva v okolních vodách, k zajištění vnějšího kotviště bylo nutné vybudovat opevnění. *Ibid.*, Nr. 1863, *Darstellung der Motive*, 19. 8. 1891.

112 Nemuselo se jednat o Sterneckovy původní názory, neboť ty byly před sepsáním exposé na Námořní sekci diskutovány a doznaly i některých změn. MKSM 1891, 66–5/6 Nr. 1627, *Auszug aus dem Exposé*, 10. 7. 1891. Na jejich představu o budování loďstva a vhodných typech plavidel se Sterneck svých důstojníků (byl mezi nimi i pozdější šéf Námořní sekce Rudolf hrabě Montecuccoli) ptal například na přelomu listopadu a prosince 1890 – mimo jiné se dozvěděl, že většina oslovených by se pustila do stavby bitevních lodí a že někteří už se po očku dívají po ponorkách. MS/PK 1890, IX–5/2 Nr. 2380, *Sitzungs-Protokoll*, 1. 12. 1890, včetně příloh.

let i obranu pobřeží vyžadoval důkladné zvážení. Nejisté bylo, alespoň dle šéfa panovníkovy vojenské kanceláře, jímž byl generálmajor Arthur svobodný pán Bolfras, zejména zda možnosti plavidel vyzbrojených torpédy skutečně odpovídají tomu, co Sterneck předpokládá. Poslední manévry v tomto ohledu přece jen nechávaly jisté pochybnosti.¹¹³

Bylo o čem přemýšlet. Torpédové čluny devatenáctého století sice představovaly levnou bojovou sílu, nikdy ale nesměly být zaměněny za zaoceánské parníky (až do roku 1896 se všechny rakousko-uherské vešly do sta tun). Sám Aube měl příležitost si to ověřit poté, co se v lednu 1886 stal ministrem námořnictva. Už v únoru bylo několik torpédových člunů vysláno z atlantských přístavů do Toulonu, a přestože všechny doplu-ly bez nehody, nedorazily nijak rychle a posádky byly tak vyčerpané, že by na konci cesty v žádném případě nemohly bojovat.¹¹⁴ Plavba po rozbouřeném moři vyžadovala vycvičené posádky, které ale sotva mohly být cvičeny pro obsluhu člunu bez jídla či spánku, pokud by se jednalo o více než pár dní – torpédový člun nebyl tak nezávislý, jak by Aube potřeboval, a francouzský admirál se myšlenky, že by v blízké budoucnosti křižoval širá moře a pronásledoval obchodní loď nepřítele, nakonec vzdal.¹¹⁵ Mimoto útočit na cizí obchodní loď mohla Francie ze strategicko-politických důvodů jen potud, pokud se držela v mezích daných pařížskou deklarací námořního práva, protože tak bezohledné akce, jaké si Aube představoval, by proti Francii jen poštvaly neutrální státy.¹¹⁶ Na druhou stranu letní manévry francouzského válečného námořnictva roku 1886 prokázaly, že torpédové čluny by značně ztížily, pokud ne rovnou znemožnily, blízkou blokádu.¹¹⁷

Britové mezitím začali stavět lodě určené v první řadě k boji proti nepřátelským torpédovým člunům. Nejprve se jednalo o torpédové dělové čluny (kyl prvního z nich byl položen roku 1885), které sice plnily svůj účel, ale k ochraně loďstva a pozorování nepřátelských základen se brzy začala zdát potřebná menší a rychlejší plavidla – torpédoborce. První z nich byly úspěšně vyzkoušeny v letech 1893–1894 a v podstatě šlo o zvětšené torpédové čluny, které se brzy ukázaly schopné jak bojovat proti torpédovým člunům, tak plnit jejich úkoly.¹¹⁸ Torpédoborce,

113 MKSM 1891, 66–5/6 Nr. 1627, *Auszug aus dem Exposé*, 10. 7. 1891.

114 T. Ropp: *The Development of a Modern Navy*, s. 168–171, 175–176.

115 A. Røksund: *The Jeune École*, s. 77–78.

116 R. Hobson: *Maritime Imperialismus*, s. 116, 118.

117 A. Røksund: *The Jeune École*, s. 73.

118 S. T. Grimes: *Strategy and War Planning*, s. 27–28.; T. Ropp: *The Development of a Modern Navy*, s. 253.

rychlé a zpravidla dobře ozbrojené, sice byly k ničení torpédových člunů využitelné jen za určitých okolností, ale existovaly i kulometry, trhavé střely a především – od 80. let – rychlopalná děla, která větším lodím brzy dala možnost efektivně se před torpédovými čluny bránit, pokud je spatřily. Všimnout si útočících torpédových člunů přitom bylo na přelomu 80. a 90. let snazší než dříve, protože se začaly používat bezdýmné střeliviny, které, přestože nebyly zcela věrné svému jménu, přece jen produkovaly mnohem méně dýmu než původní černý střelný prach. Díky tomu prořídla clona, v níž by se torpédové čluny mohly ukrýt. Francouzi s torpédovými čluny proto koncem 90. let začali cvičit noční akce,¹¹⁹ tento přístup ale časem musel narazit na skutečnost, že „noční podniky vedou většinou k náhodným výsledkům“. Mimoto, pokud by torpédové čluny měly útočit pouze za temných nocí, byly by vlastně pramálo využívány.¹²⁰ Samy většinou nic neviděly, už jen proto nemohly bez pomoci větších lodí a pobřežních opevnění zajistit obranu pobřeží, nedokázaly vyhledat nepřitele, a pokud už byl nalezen, nemohly s ním udržet kontakt. Když Aube odešel do penze, zanechal po sobě rozštěpené námořnictvo a jeune école přišla o poslední osobnost schopnou držet ji nad vodou.¹²¹

Sterneck ovšem nikdy nechtěl nechat torpédové čluny operovat bez podpory větších lodí, a byla-li tato malá plavidla jen omezeně využitelná, neznamenalo to, že by nebyla k ničemu. Obě velmoci na Jadranu je stavěly až do první světové války – ostatně jistě nebylo těžké přijít na to, že přese všechno mohou být užitečná i za dne. Stačí správně načasovaný manévr a „torpédové čluny, když už nic jiného, přinutí část nepřátelských lodí k pohybu nevyžadovanému jejich taktickou činností..., což může mít důležité následky“.¹²² Konečně sami rakousko-uherská námořní důstojníci připouštěli, že během nejednoho cvičení se projevíly neduhy, které žádají nápravu – například nebylo možné složit jednu skupinu

119 R. Labrés: *Politik und Seekrieg*, s. 108–111; N. A. Lambert.: *Sir John Fisher's Naval Revolution*, s. 26; J. Roberts: *The Pre-Dreadnought Age*, s. 112–113.

120 MS/PK 1918, XV-7/9 No. 4331, Millenkovichovo memorandum, 2. 5. 1917. Zdá se ale, že některé představy se dlouho udržely, v tomtéž elaborátu stojí, že „temná noc vůbec není přítelem torpédistů, jak bylo *dosud* [zdůr. aut.] předpokládáno“, na druhou stranu sotvakdo mohl věřit, že z mírových cvičení lze vyvozovat definitivní závěry pro válku, a rozhodně nepanovalo všeobecné přesvědčení, že pravděpodobnost zásahu moderním torpédem z torpédového člunu je nějak velká, viz OeStA/KA: Neues Marinearchiv, Marineinspektion, Operationskanzlei [MS/OK] 1908, II-1/3 Nro. 3403, *Militärischer Schlussbericht des Eskadrekommandos*, 20. 11. 1908.

121 Aube byl ministrem námořnictva od 7. ledna 1886 do 30. května 1887. T. Ropp: *The Development of a Modern Navy*, s. 170, 177–178.

122 R. Bernotti: *The Fundamentals of Naval Tactics*, s. 167–168. Pro torpédoborce přebírající úkoly torpédových člunů platilo totéž, pravdivost této poučky dokázala bitva u Jutska.

z torpédových člunů různých tříd –¹²³, ale v průběhu níže popsaných jednání se žádný z nich ani nevyslovil proti torpédovým plavidlům¹²⁴ jako takovým, ani se nepozastavil nad efektivitou torpéda, které začátkem 90. let mohlo urazit 800 metrů rychlostí 26 uzlů.¹²⁵

Prostudovat exposé „způsobem odpovídajícím důležitosti věci“ bylo úkolem šesti členů komise, která celou záležitost projednávala na Sterneckův pokyn začátkem července 1891 v Pule. Byl mezi nimi i budoucí šéf Námořní sekce kontradmirál Hermann svobodný pán Spaun, v tu dobu vedoucí námořně-technického komitétu, předsednictví připadlo přístavnímu admirálovi v Pule viceadmirálovi Maximilianovi svobodnému pánu Pitnerovi.¹²⁶ Dospěli k závěru, že Sterneckem navržené eskadry jsou pro samostatné ofenzivní operace příliš slabé – těžká divize by měla mít alespoň čtyři lodě (jejich požadované vlastnosti se sotva daly vměstnat do méně než 4000 tun výtlaku), zato se zdálo možné omezit počet ostatních plavidel na 1 klounový křižník, 1 torpédovou loď, 3 menší torpédová plavidla a 22¹²⁷ torpédových člunů. Mimoto by flotily a křižníky v případě společné akce více eskader či celého loďstva měly být nasazeny způsobem odpovídajícím okolnostem, a ne automaticky vázány ke konkrétní eskadře. Úkol torpédových klounových lodí zahájit a krýt akci torpédových člunů¹²⁸ mohly lépe plnit pancéřované lodě či nějaký druh člunů obrany pobřeží, tudíž by se komise do stavby dalších klounových křižníků nehrnula. Kromě toho byly tři eskadry o jednu méně, než by se jí zamlouvalo, a konečně se shodla, že Šibenik je rozhodně třeba vzít v potaz jako základnu.¹²⁹

Mnohem početnější komise se krátce nato sešla ve Vídni. V průběhu jejího jednání Sterneck připustil, že exposé bylo sepsáno dříve, než byly k dispozici zkušenosti z letních manévřů, a souhlasil, že těžká divize by měla sestávat ze čtyř pancéřovaných lodí. Čtvrtá eskadra nebyla s ohledem na vysoké náklady dále diskutována, a se Sterneckovým souhlasem byly z plánů vyškrtnuty klounové křižníky – pro své úkoly byly buď příliš slabé, nebo naopak příliš velké a drahé, protože je v čele torpédových

123 MS/PK 1891, IX–5/2 Nr. 1938, příloha A, *Sitzungs-Protokoll*, 11. 7. 1891. Sám Sterneck získal dojem, že „příliš citlivé povahy, které uzdravení námořnictva vidí jen v loďstvu pancéřovaných lodí o přinejmenším 10 000 tunách“, o své pravdě jen tak nepřesvědčí. L. Sterneck – J. Benko (ed.): *Erinnerungen*, s. 267 (Sterneck Bassovi, 18. 6. 1891).

124 „Torpedo craft“ či „torpedo vessels“, plavidla, jejichž hlavními zbraněmi byla torpéda.

125 F. F. Bilzer: *Die Torpedoboote*, s. 12.

126 MS/PK 1891, IX–5/2 Nr. 1473, Sterneck Pitnerovi, 5. 7. 1891.

127 Z toho čtyři rezervní, které by zůstávaly na základně.

128 Patrně byly vždy myšleny jen útoky za dne.

129 MS/PK 1891, IX–5/2 Nr. 1938, příloha A, *Sitzungs-Protokoll*, 11. 7. 1891.

flotil měla nahradit zesílená torpédová loď.¹³⁰ Počty ostatních plavidel na jednu torpédovou flotilu, které navrhla komise v Pule, byly přijaty. Každé eskadře zůstala jedna torpédová flotila – se dvěma by, mimo jiné, byla hůře manévrovatelná –, zbývající dvě torpédové flotily měly fungovat samostatně. Na poloze základny v Dalmácii se komise neshodla, zato téměř bez výhrad odsouhlasila podmínky, jimž měl vyhovovat návrh nové lodě obrany pobřeží o 4000 tunách.¹³¹

Z těchto diskusí vzešel program stavby a oprav lodí za 38,63 milionu zlatých, který šéf Námořní sekce přijal zřejmě s jistými rozpaky. Sice přiznal, že od posledních manévrů nejsou klounové křižníky považovány za ideální plavidla do čela torpédové flotily,¹³² ovšem „tato třída lodí se mi zdá tak důležitá, že správná obrana pobřeží bez ní nemůže být snadno proveditelná“. Zatím ale byly k dispozici, měly tvořit samostatnou divizi a admirál nelitoval, že se s žádným novým nepočítá.¹³³ Komise jednající v Pule by je nejprve ráda nahradila bitevními loděmi, takže se zdálo, že si v duchu hesla „pobřeží se brání jen na moři“ přeje loďstvo o 20 bitevních lodích. Ze zápisů je ovšem zřejmé, že si jen nedokázala ujasnit, co by vlastně mělo být hlavním úkolem klounového křižníku v rámci torpédové flotily. Jakmile se vysvětlilo, že jím není boj proti bitevním lodím, byl klounový křižník nahrazen menším, rychlým plavidlem. Počet bitevních lodí tak klesl na 16, bez čtvrté divize na 12, v tu chvíli byla plánována stavba dvou a směřovala k divizím o třech lodích, takže navzdory rozdílným představám vlastně nedošlo k žádnému navýšení jejich počtu. Oproti exposé byl ovšem snížen počet velmi důležitých průzkumných plavidel.¹³⁴

130 Sterneck se dal slyšet, že klounové křižníky nechal stavět tak velké jen pod tlakem „různých povolných orgánů“ (nikoliv snad pod tlakem dodavatelů, neboť Námořní sekce od počátku poptávala loď o 3400–3800 tunách [legend/load, výsledná plavidla měla 4031–4064 tun]) a s bezmála stejnou dělostřeleckou výzbrojí, jakou křižníky nakonec nesly [Kaiserin Elisabeth dostala více lehkých rychlopalných děl a mitrailleus]; poptávky viz MS/GG2 1886, 47D/9 No. 3022 [1] a ad3022 [3]. Ty, které již byly k dispozici, měly být vyňaty z eskader a zůstat k dispozici pro zvláštní úkoly.

131 MS/PK 1891, IX–5/2 Nr. 1938, příloha B, *Rathsitzungs-Protocoll*, 14. 7. 1891; příloha C, *Rathsitzungs-Protocoll*, 15. 7. 1891.

132 Zmíněných manévrů se mohla účastnit jen *Kaiser Franz Joseph I.*, *Kaiserin Elisabeth* ještě nebyla hotová.

133 Pokud litoval, pak v soukromí. Označení „Rammkreuzer“ se vžilo a v následujících letech tak byla označována i ledažjaká jiná loď. K úkolům klounových křižníků viz MS/PK 1891, IX–5/2 Nr. 1863, *Darstellung der Motive*, 19. 8. 1891, divize figuruje i v původních zdůvodněních finančních požadavků a tvořit ji měly tři křižníky – třetím do počtu byla *Kaiserin und Königin Maria Theresia* schválená v rámci rozpočtu pro rok 1890.

134 MS/PK 1891, IX–5/2 Nr. 1938, *Vortrag... betreffend die zum Ausbau*, 17. 7. 1891, spolu s přílohou E. Dokument není spolupodepsán ministrem války, jemuž byl předložen až dodatečně a s nímž Sterneck očividně nepostupoval ve shodě.

Budoucí podoba loďstva tedy byla dílem dohody, a co je nejpodstatnější, zásady, které Sterneck toho roku formuloval, jej přežily. Slova o tom, že „c. a k. loďstvo má sloužit především obraně, která může být účinná jen díky ofenzivním výpadům“,¹³⁵ či že loďstva pancéřovaných lodí proti nepříteli neobstojí, pokud s nimi nespolupracují torpédové flotily, která samy o sobě ale „nemohou dosáhnout trvalého, rozhodujícího úspěchu, takže nejužší spolupráce torpédových flotil s loďstvem pancéřovaných lodí je pro dnešní námořní válčení za všech okolností požadovanou podmínkou“,¹³⁶ si vzal k srdci ne jeden jeho nástupce.

Panovník se Sterneckovými zásadami rovněž souhlasil a zmocnil admirála žádat po delegacích – pod podmínkou souhlasu ministerské rady pro společné záležitosti – finanční prostředky potřebné v následujících pěti letech.¹³⁷ Sterneck ovšem očekával „těžké dny [plné] zklamání“¹³⁸ a obával se právem, neboť na zářiovém zasedání společné ministerské rady se proti němu postavili ministři financí. Uherský, Sándor Wekerle, věřil, že v zájmu stáních kas je stavbu nových lodí odložit, dokud nebudou hotovy ty rozestavěné, a rakouský, Emil Steinbach, byl přesvědčen, že rozměr jakéhokoliv námořního konfliktu bude tak jako tak záviset na postoji Velké Británie – pokud by nezasáhla, loďstva Trojspolku by se musela omezit na obranu pobřeží, k níž to rakousko-uherské dle ministrova názoru stačilo, jak bylo. Podobně smýšlel i Kálnoky, zatímco ministr války polní zbrojmistr Ferdinand svobodný pán Bauer zmínil, že Sterneckův plán nelze považovat ze definitivní, neboť vyvstávají pochybnosti o tom, zda je aktivní obrana lepší než obrana omezená na určitá místa. Nakonec byly Sterneckovi škrtnuty všechny nové lodě a z požadovaných 13,3 milionu mu pro rok 1892 zůstalo 11,5.¹³⁹ Stěží se

135 Ibid., Nr. 1938, příloha F, *Exposé*.

136 Ibid., IX-5/2 Nr. 1587, *Beilagen zum Voranschlage (Exposé)*, 1891. Ideální pancéřovanou lodí byla ve Sterneckových očích zřejmě taková, která v sobě spojovala vlastnosti bitevní lodí a křižníku, neboť „sotva budeme stavět lodě, které by měly odpovídat výlučně jednomu z obou účelů“, o splnutí obou typů již ale počátkem 90. let nebyla řeč. MS/PK 1892, IX-5/1 No. 197, *Sitzungs Protokoll*, 19. 12. 1891.

137 Celý program včetně dunajské flotily (1,44 milionu) by stál 38,63 milionu, z toho 19,64 by připadlo na prvních pět let (včetně 0,52 milionu na dunajskou flotilu). Později Sterneck vyměnil přestavbu lodí *Custoza* za novou loď obrany pobřeží a provedl i další drobné změny, v jejichž důsledku by v příštích pěti letech požadoval celkem 19,97 milionu zlatých, mj. na tři nové lodě obrany pobřeží, tři Torpedofahrzeuge a sedm torpédových člunů. MS/PK 1891, IX-5/2 Nr. 1587, *Beilagen zum Voranschlage (Exposé)*, 1891; *ibid.*, Nr. 1938, *Vortrag... betreffend die zum Ausbau*, 17. 7. 1891, spolu s přílohou E. Schvalovací mechanismy jsou vysvětleny níže.

138 L. Sterneck – J. Benko (ed.): *Erinnerungen*, s. 270 (Sterneck Bassovi, 22. 8. 1891).

139 Co se prvních splátek na nové lodě týče, žádal Sterneck 0,7 a 0,2 milionu zlatých na dvě lodě obrany pobřeží, 360 000 na Torpedofahrzeug a 90 000 na cisternovou loď, proškrtány ale byly i další položky. I. Diószegi (ed.): *Die Protokolle 1883–1895*, Nr. 54 (RMRZ 370) a 56 (RMRZ

tedy lze divit, že Sterneck, konfrontován s těmito a podobnými názory, neprosazoval stavbu bitevních lodí po britském či italském vzoru.

Na druhou stranu toho roku alespoň potěšil ty rakouské delegáty, kteří doufali, že námořnictvo jednoho dne utratí celý svůj rozpočet v tuzemsku. Admirál si na plenárním zasedání delegace vysloužil potlesk, když přiznal, že mu podobné myšlenky nejsou cizí, a prosil průmyslníky, aby jeho úsilí v tomto směru vyšli vstříc a přizpůsobili se potřebám námořnictva. Sám již svými činy naznačil, že by se neostýchal jim zakázky dávat, neboť Námořní sekce nechala pancéřovaný křižník *Kaiserin und Königin Maria Theresia* postavit u domácí loděnice Stabilimento Tecnico Triestino, přestože zahraniční firmy nabídly nižší cenu. Pancíř pro tuto loď měly dodat železářny ve Vítkovicích.¹⁴⁰ Kýl byl položen 6. října 1891 a tentokrát se jednalo o skutečný přírůstek k loďstvu, nikoliv o náhradu za některou ze starých lodí.¹⁴¹

Rozpočet námořnictva pro rok 1893 vzrostl oproti předešlému o 340 tisíc zlatých a byly v něm zahrnuty finanční prostředky na první dvě lodě obrany pobřeží, později pojmenované *Monarch* a *Wien*. „Roky naše interní propaganda vytrubovala,“ vzpomíná ve svých pamětech pozdější viceadmirál Alfred svobodný pán Koudelka, „že po ‚sehr leistungsfähigen Rammkreuzern‘ musejí být konečně stavěny pancéřované lodě. Ale protože arcivévoda Albrecht stále oponoval opravdovým bitevním lodím, chopili jsme se jeho vlastního hesla o obraně pobřeží: ‚Küstenverteidiger‘ byl zrozen!“ Jednalo se o miniaturní bitevní lodě o 5600 tunách, jejichž hlavní výzbroj tvořila 4 děla ráže 24 cm, a byly to „dobré, solidně postavené lodě... Malá námořnictva, zaměřená jen na obranu pobřeží, si z naší třídy *Monarch* mohla vzít příklad. Ale Rakousko-Uhersko bylo velmocí s důležitými zájmy ve východním Středomoří; s těmito loděmi bylo sice možné vyhlédnout do tohoto vzdáleného světa ‚otevřenými dveřmi Jadranu‘, na o mnoho více ale pravděpodobně nestačily.“¹⁴² Lodě této třídy byly postaveny celkem tři a Sterneck žádnou z nich nezařadil jako novou, první nahrazovala starou obrněnou fregatu

372), s. 524–529, 537–538; MKSM 1891, 51–2/4, *Beilagen zum Voranschlage... für das Jahr 1892* (ze všech návrhů rozpočtů, které mohou být k nalezení pod jednou signaturou, jsou zde i dále citovány pouze ty válečného námořnictva). Celý rozpočet *Wiener Zeitung* [WZ], 16. 12. 1891. Bauer na zasedání společné ministerské rady 20. září 1891 zmínil, že Sterneckův plán by brzy měla projednat jistá komise – indexy presidia KM se o ní ale nezmiňují a je možné, že k žádnému takovému jednání nakonec nedošlo.

140 *Sitzungs-Protokolle der Delegation XXVII*, s. 137–139.

141 MS/PK 1902, XV–7/8 Nr. 197, *Flottenliste mit Ende 1901 ohne Torpedoboote*.

142 L. Baumgartner (ed.): *Denn Österreich lag einst am Meer*, s. 109–110. Ještě v červnu 1891 byla řeč o cca 3800 tunách a třech dělech ráže 24 cm; lodě byly původně projektovány s otevřenými

Habsburg; její sesterská plavidla, *Wien* a *Budapest*, pak byla náhradami za malé kasematové lodě *Prinz Eugen* a *Kaiser Max*.¹⁴³

Technický pokrok mezitím nezadržitelně krácel vpřed, a to právě opačným směrem, než Sterneck doufal.¹⁴⁴ Koncem 80. let začaly být bitevní lodě vyzbrojovány rychlopalnými děly středních ráží určenými k ničení nepancéřovaných boků obdobných nepřátelských plavidel.¹⁴⁵ Tento vývoj nezůstal dlouho bez odpovědi, protože osmdesátá léta byla také svědky zlepšování sdruženého i ocelového pancíře, z nichž druhý se na jejich sklonku začal ukazovat skutečně lepším. V Annapolis byl roku 1890 úspěšně vyzkoušen pancíř ze Schneiderovy niklové oceli, která znamenala cca 5% zlepšení oproti starším technologiím, a několik málo následujících let přineslo ještě mnohem významnější vylepšení v podobě speciálně tvrzeného cementovaného pancíře. Jako první s ním přišel počátkem 90. let americký inženýr Hayward Harvey, jehož metoda umožnila vyrábět o 15–40 % lepší pancíř, než byl ten Schneiderův (záleželo na použité slitině), a konečně roku 1895 byl představen svítíplynem cementovaný Kruppův pancíř, přibližně o 25 % lepší než harveyovaný.¹⁴⁶ Díky tomu mohl začít být používán tenčí pancíř¹⁴⁷ a rozšířena pancéřovaná plocha. Ani děla se ale nepřestala zlepšovat (ráže se ustálila na 30,5 cm, větší již měly méně výhod než nevýhod), a proto se časem opět začalo sahat po silnějším a silnějším pancíři – tento trend pokračoval, dokud do souboje mezi pancířem a děly nezasáhla střelba na delší vzdálenosti, na něž průbojnost střel klesala. Konečně s britskými bitevními loděmi třídy

barbetami, až později bylo rozhodnuto chránit 24cm děla a jejich osádky štítem. MS/PK 1894, XV–7/4 No. 647, *Darstellung der wichtigsten Schiffstypen*.

143 MS/PK 1902, XV–7/8 Nr. 197, *Flottenliste mit Ende 1901 ohne Torpedoboote*. L. Sondhaus v *The Naval Policy*, s. 127, mylně uvádí, že *Wien* a *Budapest* byly přírůstky k loďstvu, nikoliv náhrady, a že *Wien* byla schválena až roku 1893. Celý rozpočet viz WZ, 8. 11. 1892.

144 V prosinci 1891 Sterneck ještě pochyboval o hodnotě silného pancíře (MS/PK 1892, IX–5/1 No. 197, *Sitzungs-Protokoll*, 19. 12. 1891), pokroky v metalurgii, s nimiž přišel tenčí pancíř, ale ani jemu neušly, viz MS/PK 1894, XV–7/4 No. 647, *Darstellung der wichtigsten Schiffstypen*.

145 Na obranu proti torpédovým člunům byly již počátkem 80. let používány kulometry a lehká rychlopalná děla, děla středních ráží k něčemu takovému ale nebyla primárně určena ještě dalších více jak 30 let.

146 Pokud šlo o odolnost vůči střelám bez kukly, 15" svářkového železa odpovídalo 12" sdruženého nebo ocelového pancíře, popřípadě 7,5" Harveyova (z uhlíkové oceli?) nebo 5,75" Kruppova pancíře. D. K. Brown: *Warrior to Dreadnought*, s. 150. Roku 1895 se Kruppův pancíř začal prodávat, technologie jeho výroby ale byla dovedena k dokonalosti již v červenci 1894. G. E. Weir: *Building the Kaiser's Navy*, s. 224, pozn. 86.

147 I velmi tenký pancíř byl cenný, neboť vybuchnout vně lodi nutil také těžké trhavé střely – pancíř tenčí než cca 11 cm se ale zpravidla necementoval. D. K. Brown: *The Grand Fleet*, s. 29, 47. Trhavé střely se prvně objevily koncem 80. let 19. století, kdy se granáty začaly namísto střelným prachem plnit novými druhy výbušnin (ekrasit, lyddit). D. K. Brown. *Warrior to Dreadnought*, s. 101–102.

Royal Sovereign, stavěnými v letech 1889–1894, (a pokud ne s nimi, tak s třídou Majestic) přišel standardizovaný typ,¹⁴⁸ který Sterneck dosud postrádal. A protože rakousko-uherský admirál nebyl k tomuto (a ani k dalšímu) vývoji slepý, s pancířem se smířil a jím chráněná plavidla, křižníky spolu s bitevními loděmi, nakonec označil za „rozhodující síly loďstev“¹⁴⁹.

K vypracování dalšího plánu budování loďstva vybídl Sternecka v prvních lednových dnech roku 1893 Bauer, který zároveň začal přesvědčovat vlády, že brát příliš velké ohledy na finanční situaci států a příliš malé na budování branné moci by se časem mohlo ve zlé obrátit. Argumentoval zbrojením potenciálních nepřátel, tedy zejména Ruska, které bylo mnohem hrozivější na souši než na moři, a tak se za válečné námořnictvo příliš nepřimlouval.¹⁵⁰ Možnost, že by spolupracovalo se spojenci na vydobytí kontroly nad Středomořím, zřejmě nepřipouštěl, počet bitevních lodí by nezvyšoval a soustředil by se na obranu pobřeží. V každém případě ale byl pro nějaké, byť skromnější, investice do námořnictva,¹⁵¹ a Sterneck se dle svých slov skutečně držel při zemi, jak jen to šlo.¹⁵² Pro rozpočty let 1894–1896 požadoval meziroční navýšení jen kolem jednoho milionu zlatých, z nichž chtěl co nejvíce dát na stavbu lodí. Roku 1897, kdy se rozpočet podle jeho představ měl ustálit na cca 15 milionech, by býval rád zahájil stavbu čtvrté lodě obrany pobřeží i dalšího velkého křižníku. Představa některých důstojníků, že loďstvo se z takového rozpočtu podaří v nějakých deseti letech dobudovat, aniž by bylo třeba další výraznější navýšení, ovšem byla poněkud naivní, protože námořnictvo jistojistě čekaly i další výdaje.¹⁵³

148 J. Roberts: *The Pre-Dreadnought Age*, s. 112–113, 116–117; J. Campbell: *Naval Armaments and Armour*, s. 162–163; D. K. Brown: *Warrior to Dreadnought*, s. 77–78, 129; C. Dick – O. Kretschmer: *Handbuch der Seemannschaft* I, s. 285–287.

149 MS/PK 1894, XV–7/4 No. 647, *Denkschrift über die allgemeinen kriegsmaritimien Verhältnisse*, 1894. O tom, že pancéřovány budou jak lodě obrany pobřeží, tak klounový křižník C, bylo rozhodnuto dříve, než se sešly výše zmíněné komise. Nejednalo se tedy o výsledek jejich jednání, nýbrž mj. o reakci na skutečnost, že výbuch střely uvnitř lodi může napáchat velké škody. MS/PK 1891, IX– 5/5 No. 211, *Vergleichende Studie*, prosinec 1890; *ibid.*, IX– 5/8 No. 1386, *Sitzungs-Protokoll*, červen 1891.

150 MS/PK 1893, XV–7/1 No. 274, Bauer Sterneckovi, 11. 1. 1893; *ibid.*, XV–7/5 No. 3307, Bauer předsedům vlád, 11. 1. 1893.

151 *Ibid.*, *Anhaltspunkte für den weiteren Ausbau unserer Wehrmacht*. Odlišnou verzi této brožury chtěl ministr války rozdat účastníkům zasedání společné ministerské rady.

152 MS/PK 1893, XV–7/1 No. 274, Sterneck Bauerovi, 30. 1. 1893.

153 *Ibid.*, *Budget-Zusammenstellungen*; MS/PK 1893, IX–5/2 No. 223, *Sitzungs-Protocoll vom 21. Jänner 1893* (připomínkována verze). O položení křlu zmíněného nového křižníku či lodě obrany pobřeží se zprvu uvažovalo již pro rok 1895.